
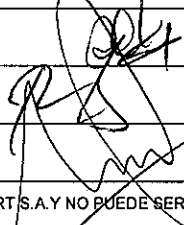




AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

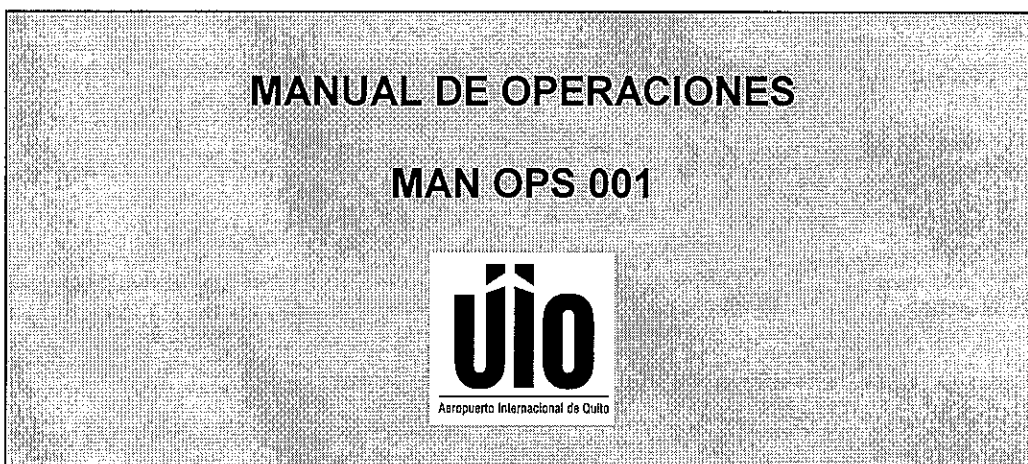
 <small>Aeropuerto Internacional de Quito</small>	NOMBRE DEL DOCUMENTO	MAN OPS 001	MANUAL DE OPERACIONES
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	



1.INTRODUCCIÓN.....	2
2.RESPONSABILIDAD.....	3
Control de Vehículos	4
Gestión en Plataforma.....	13
Gestión de Seguridad en Plataforma.....	21
Infracciones y Medidas Correctivas	31
Comunicación con Torre de Control.....	43
Notificaciones de Aeropuerto	47
Procedimiento de coordinación entre la Jefatura de Aeropuerto DGAC y el Operador para la extesión del horario de operación del AIMS, condiciones meteorológicas adversas y cierre de aeropuerto	52
Inspecciones en el área de movimiento.....	57
Procedimiento para el uso de Puentes de Embarque, Salas de Preembarque y Counters de chequeo.....	68
Registro y Reporte de novedades.....	79
Procedimiento para la operación de la calle de acceso y Plataforma Oriental.....	83


ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	MAN OPS 001	MANUAL DE OPERACIONES
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	MAN OPS 001	MANUAL DE OPERACIONES
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. INTRODUCCIÓN

Toda industria debe basarse en procedimientos de operación que se deben seguir en el día a día de su operación para su normal funcionamiento. La industria de la aviación debe considerar esto de manera principal por el riesgo implícito que esta maneja.

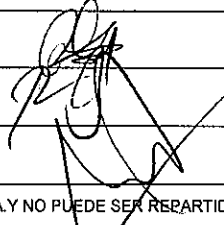

En el campo de un aeropuerto deben establecerse procedimientos a seguir para todos los procesos que se llevan a cabo tales como: reabastecimiento de combustible, emergencias de aviación, asignación de puestos de estacionamiento a las aeronaves, notificaciones de aeropuerto, etc.


Como usuario y explotador de este aeropuerto, es esencial que comprenda totalmente la importancia de los procedimientos a seguir y conozca los procesos que se desenvuelven en la organización, en especial los que se relacionan con su operación.

Estos procedimientos son importantes para la organización, por las siguientes razones:

- Detallan exactamente las diferentes actividades que son requeridas.
- Definen responsabilidades individuales.
- Definen obligaciones individuales.
- Aseguran que los requerimientos de regulación se conozcan.
- Promueven el trabajo en equipo.
- Simplifican tareas complejas.
- Aseguran que todos los aspectos de un trabajo o función se lleven a cabo.
- Establecen sistemas de seguimiento de eventos.
- Eliminan la ambigüedad producida por la diversidad de criterios.

Esta parte del Manual de Aeropuerto contiene los procedimientos que el área de Operaciones implementa para cumplir con todos lo objetivos antes planteados. La organización de los procedimientos está basada en un sistema de manejo de documentos acorde con las políticas que se resume en:

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	MAN OPS 001	MANUAL DE OPERACIONES
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

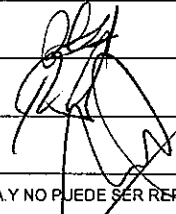

Procedimientos que se aplican para compañías explotadoras de aeronaves y de servicios conexos (CID), procedimientos que se aplican únicamente para el Operador (PAG y PAL) y Manuales que abarcan diferentes procedimientos.

Con esto se logrará regularizar, estandarizar y manejar de manera segura las operaciones que se llevan a cabo en el aeropuerto.

Este manual esta conformado por los procedimientos que se detallan a continuación, incluyéndose en cada uno su objetivo, campo de aplicación.

2. RESPONSABILIDAD

La responsabilidad de este manual es de la Gerencia de Operaciones a través de la Jefatura de Operaciones.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO


	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 001	CONTROL DE VEHÍCULOS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 001	CONTROL DE VEHÍCULOS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Organizar y controlar el movimiento del tráfico de vehículos en el Área de Movimiento y reducir el riesgo de colisión entre aeronaves y vehículos.

2. CAMPO DE APLICACIÓN

Área de Movimiento del aeropuerto.

3. RESPONSABILIDAD

Gerencia de Operaciones a través de la Jefatura de Operaciones.

4. MATERIA

4.1. Disposiciones Generales

4.1.1. Todo conductor que ingrese con vehículo al Área de Movimiento debe haber aprobado el seminario de Conducción Aeroportuaria.

4.1.2. Los vehículos que ingresen al Área de Movimiento deberán tener un plano del área en donde se especifique las rutas autorizadas, límites de velocidad, y zonas de estacionamiento. Anexo 6 Operaciones



4.1.3. La compañía dueña del vehículo será responsable de las credenciales asignadas.

4.1.4. Las credenciales (COV y CCA) deben ser devueltas al Operador cuando:


- El vehículo sea dado de baja.
- Cuando la persona haya dejado de pertenecer a la empresa.

4.1.5. El conductor respetará las normas establecidas en CID SEG 001.

4.1.6. En caso de emergencia regirán las normas establecidas en el PEA.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<p>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</p>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 001	CONTROL DE VEHÍCULOS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.1.7. La CCA podrá ser utilizada únicamente en el área autorizada, de acuerdo a los siguientes códigos:

- V= Vía Perimetral.
- P= Plataforma.
- M= Todas las áreas.

4.1.8. Todo vehículo que requiera ingresar al Área de Maniobras deberá seguir lo establecido en el procedimiento de "Comunicación con Torre de Control" (PAG OPS 001, numeral 4.1, 4.2. y 4.3)

4.2. Reglas de Tráfico

4.2.1. Se autoriza el movimiento de vehículos fuera de las vías de circulación estrictamente por motivos de asistencia operacional.



4.2.2. Es prohibido salir de las vías o caminos establecidos salvo lo indicado en el 4.2.1. de esta sección.

4.2.3. El faro guía de los vehículos de superficie debe mantenerse encendido siempre que estén en el Área de Movimiento, se lo apagará únicamente en los lugares de estacionamiento establecidos.


4.2.4. Cuando una aeronave esté en el diamante de seguridad, el vehículo deberá detenerse por completo antes de ingresar.

4.2.5. Los conductores de vehículos deben respetar la prioridad de paso a:

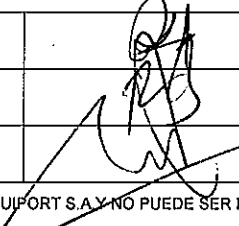

- a. Aeronaves en movimiento.
- b. Pasajeros.
- c. Ambulancias.
- d. Autobombas.
- e. Cisterna de combustible.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<p>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, O IMPRESO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</p>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 001	CONTROL DE VEHÍCULOS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- 4.2.6. Es prohibido rebasar en las vías de circulación vehicular.
- 4.2.7. Las vías perimetrales están dispuestas para la circulación de vehículos en doble sentido, excepto en la vía perimetral occidental bajo el corredor de mangas, desde el PIT 10A al 13, en el que el sentido de la circulación es de norte a sur.
- 4.2.8. El ingreso de vehículos y/o equipo en rampa hacia el hangar de TAME será únicamente por la vía perimetral. Es responsabilidad de la aerolínea en operación cerrar esta vía para realizar movimientos de aeronaves asignadas al PIT 14 y 15, previa coordinación con Oscar2.
- 4.2.9. La vía perimetral interna (bajo el corredor de mangas) comprendida desde el PIT 5 al 13 es de uso para todos los vehículos de superficie y equipos de apoyo, excepto para:
- Remolques
 - Bandas de equipaje
 - Escaleras
 - Barras de tiro
 - Plantas de energía
 - Drenadores
- 4.2.10. Solo se permitirá la circulación de carretas de equipaje de aerolíneas nacionales desde el PIT 10A hasta el PIT 13.
- 4.2.11. Los vehículos deben estacionarse exclusivamente en las zonas designadas para el efecto.
- 4.2.12. Sólo los buses de las empresas de asistencia en rampa están autorizados a parquearse de acuerdo al plano 7, L 1/2.
- 4.2.13. Si un vehículo a la altura del PIT 10A requiere retornar por la vía bajo el corredor de mangas, podrá maniobrar en el diamante de seguridad entre el PIT 10 y 11, siempre y cuando no hayan equipos de apoyo en el diamante y disponga de un señalero

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIFORT S.A Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO


	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 001	CONTROL DE VEHÍCULOS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- 4.2.14. Los buses deben tener equipos de comunicación con su propia empresa, de tal forma que permita coordinar cualquier movimiento en plataforma.
- 4.2.15. Mientras mantengan pasajeros en etapas de embarque o desembarque, los buses no podrán ser apagados y el chofer deberá permanecer dentro del mismo, por si presentase una situación de emergencia y evacuación.
- 4.2.16. Cuando se encuentren dos o más buses realizando embarque o desembarque de pasajeros cerca de una aeronave, la segunda y siguientes que se parqueen detrás del primer bus deberá mantener una distancia prudente para evacuar en caso de presentarse una emergencia.
- 4.2.17. Se prohíbe la circulación de motos y bicicletas en el Área de Movimiento del aeropuerto.
- 4.2.18. Los faros guías de los vehículos deben ser:
- AZUL: Seguridad
 - VERDE: Ambulancias
 - ROJO: Vehículo del Servicio Contra Incendios
 - AMARILLO: Vehículo de servicio, compañías de aviación y del Estado.
- 4.2.19. Conducir máximo con 3 dollies o 4 carretas ya sean cargados o descargados.
- 4.2.20. Las dimensiones mínimas de los números de designación son: 40 cm. de alto, 20 cm. de ancho y 5 cm. de espesor o superiores para que sean visibles a una distancia de 30 m.
- 4.2.21. La COV debe ubicarse en el lado derecho del parabrisas y en los vehículos que no tienen, deberá colocarse en un lugar fácilmente visible.
- 4.2.22. La CCA debe ubicarse junto con la TCA.
- 4.2.23. Se emitirá COV y CCA únicamente a:
- a. QUIPORT

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 001	CONTROL DE VEHÍCULOS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- b. ADC&HAS MANAGEMENT
- c. Organismos Gubernamentales.
- d. Compañías Aéreas y de Servicios Conexos.
- e. Contratistas.
- f. Otras empresas autorizadas por la Gerencia de Operaciones del Operador.

4.2.24. En caso de pérdida de la COV y/o CCA, deberá notificarse por escrito a la Gerencia de Operaciones del Operador y/o Jefe de Aeropuerto de Turno en un lapso no superior a 12 horas.

4.2.25. Todo vehículo con COV General deberá circular guiado por un vehículo autorizado del Operador.

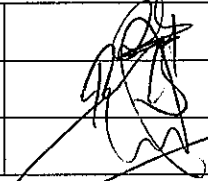

4.2.26. Todo vehículo que tenga COV Provisional deberá circular guiado por un vehículo autorizado del Operador; sólo en casos en el que el conductor del vehículo cuente con la CCA y el vehículo con una póliza de seguro por USD \$50.000 (cincuenta mil dólares americanos) de responsabilidad civil, podrá circular sin guía.

4.2.27. Los cursos de conducción aeroportuaria dictados por el Operador para personal del aeropuerto y el curso equivalente dictado por la DGAC para su personal serán válidos y aceptados, una vez aprobados, para la obtención de la CCA.


4.2.28. Los seminarios de conducción aeroportuaria son válidos por dos años, requiriéndose un curso de actualización cada año.

4.2.29. Los vehículos deberán circular a las velocidades detalladas a continuación:

- Hasta 60 KMH En la calle de circulación vehicular oriental y área restringida tras umbral 35.
- Hasta 40 KMH En la calle de circulación vehicular occidental; desde el túnel hasta el inicio de la plataforma FAE.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 001	CONTROL DE VEHÍCULOS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- Hasta 20 KMH En las vías de circulación vehicular desde plataforma FAE hasta SAEREO.
- Hasta 10 KMH En las vías de circulación ubicadas al occidente de las plataformas y debajo del corredor de mangas.
- Hasta 05 KMH En condiciones de baja visibilidad para el área de plataformas.
- Menos de 05 KMH Dentro del diamante de seguridad.

4.2.30. Es prohibido ingresar a plataforma con vehículos de combustión a gas que usen como sistema de abastecimiento la bombona de uso doméstico.

4.2.31. El ingreso de vehículos hacia los hangares y plataforma oriental del aeropuerto será únicamente por la puerta N° 1, cumpliendo con lo establecido en el PAL OPS 003

4.3. Requisitos



4.3.1. Requisitos para el otorgamiento y/o renovación COV

a. Provisional

1	Formulario de solicitud al Gerente de Operaciones del Operador (Anexo 40 Operaciones) con 48 horas laborales de anticipación.
2	Copia actualizada de la matrícula.
3	Copia del pago a Recaudaciones.
4	Revisión mecánica; pudiendo ser aceptada la revisión municipal.
5	Copia vigente de la póliza de seguro que cubra a terceros por USD 50.000,00.

b. Definitiva

1	Formulario de solicitud al Gerente de Operaciones del Operador (Anexo 40 Operaciones) con 3 días laborables de anticipación.
2	Copia actualizada de la matrícula.
3	Copia del pago a Recaudaciones.
4	Copia vigente de la póliza de seguro que cubra a terceros por USD 50.000,00.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 001	CONTROL DE VEHÍCULOS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

5	Revisión mecánica según Anexo 2 Operaciones.
6	Revisión de accesorios del vehículo por parte de O2.
7	Accesorios: 1. Faro guía 2. Número del vehículo asignado por el Operador, pintado o adherido en las puertas laterales. 3. Logotipo visible de la empresa. 4. Extintor contra incendios tipo C. 5. Botiquín de primeros auxilios.

4.3.2. Requisitos para el otorgamiento y/o renovación de la CCA.

1	Formato de solicitud al Gerente de Operaciones del Operador (Anexo 3 Operaciones).
2	Original y copia de licencia de manejo vigente.
3	Certificado de aprobación del curso de conducción aeroportuaria dictado por el Operador con una nota mínima del 80%.
4	Recibo de pago a Recaudaciones.
5	Para la entrega al personal de la DGAC se acepta el curso del ISTAC.

4.4. Seminario de Conducción Aeroportuaria

4.4.1. Temario:

- a. Señales visuales.
- b. Familiarización con las áreas controladas del aeropuerto, tales como: vías de circulación perimetral, plataformas, calle de rodaje, pista, etc.
- c. Reglas de conducción.
- d. Infracciones.
- e. Procedimientos de seguridad operacional.
- f. Rutas y zonas autorizadas.
- g. Normas relativas a la prioridad de paso vigente.
- h. Normas de seguridad industrial.


4.5. Vigencia de Credenciales

4.5.1. La COV Definitiva tiene validez igual a la fecha de vigencia de la póliza de seguro de responsabilidad civil y/o al 31 de diciembre del año de emisión.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 001	CONTROL DE VEHÍCULOS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.5.2. La COV Provisional tiene validez igual a la fecha de vigencia de la póliza de seguro de responsabilidad civil.

4.5.3. La CCA Definitiva tiene una validez de un año acorde con la fecha de su expedición.

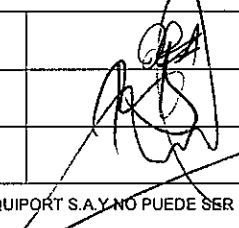

4.5.4. La CCA Provisional tiene una validez acorde con la vigencia del convenio o contrato de sus actividades en el aeropuerto.

4.6. Monitoreo y control


4.6.1. La medición de la velocidad de los vehículos la realizará O2 mediante un radar de velocidad.

4.6.2. El Subcomité de Infracciones y Medidas Correctiva del Aeropuerto es el encargado de analizar y/o sancionar las infracciones cometidas. (CID OPS 004 numeral 7)

4.6.3. En caso de que la infracción sea cometida por algún funcionario de la DGAC, éste será reportado por escrito al Señor Jefe de Aeropuerto DGAC para que tome los correctivos pertinentes.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			



AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO


	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 002	GESTIÓN EN LA PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

GESTIÓN EN LA PLATAFORMA

CID OPS 002



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 002	GESTIÓN EN LA PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Establecer las normas que las Compañías de Aviación y Empresas de Servicio en plataforma deben seguir para llevar a cabo una gestión segura, ágil y eficiente, así como las regulaciones y limitaciones para el estacionamiento de aeronaves.

2. CAMPO DE APLICACIÓN

Este procedimiento se aplicará en las plataformas del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

3. RESPONSABILIDAD

La Gerencia de Operaciones a través de la Jefatura de Operaciones.

4. MATERIA

4.1. Disposiciones Generales



4.1.1. Coordinación entre Torre de Control y COCC:

Se mantiene comunicación mediante equipos y frecuencias específicas para:

- a. Autorización de ingreso a plataformas.
- b. Asignación de puestos de estacionamientos.
- c. Autorización para el traslado de aeronaves entre puestos de estacionamiento.
- d. Autorización para encendido de motores en el puesto de estacionamiento.
- e. Situaciones especiales.
- f. Movimiento de vehículos y personas en el Área de Maniobras.

4.1.2. Se realiza diariamente la asignación de estacionamiento de aeronaves de acuerdo a su itinerario. Anexo 10 Operaciones

4.1.3. La responsabilidad del Operador en el control de movimiento de aeronaves inicia una vez que sale de la calle de rodaje hacia plataforma y termina cuando deja plataforma.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 002	GESTIÓN EN LA PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.1.4. Para el embarque y desembarque de pasajeros por plataforma, éstos deberán circular por el lado izquierdo de la aeronave y ser guiados por personal de la aerolínea.

4.2. Disposiciones Específicas

4.2.1. El COCC es el responsable del control de las actividades, movimientos de aeronaves y vehículos en las plataformas.

4.2.2. O1 debe planificar diariamente los puestos de estacionamiento de las aeronaves de acuerdo al itinerario.

4.2.3. O1 deberá, de acuerdo a los estimados de llegada recibidos de AIS, coordinar con el personal de Compañías de Aviación y servicio en plataforma la secuencia de salida y llegada de aeronaves de acuerdo a la disponibilidad de posiciones de estacionamiento



4.2.4. Las aeronaves previa coordinación con Torre de control, podrán dirigirse a la plataforma oriental del aeropuerto utilizando propios medios, de acuerdo al PAL OPS 003.

4.2.5. Para el caso del traslado de una aeronave de un pit hacia la plataforma oriental y viceversa (Plano 20), se deberá seguir el siguiente procedimiento:


- Coordinar con el COCC para el traslado.
- Pedir la autorización respectiva a Torre de Control.
- Salir y trasladarse con remolque guiado por el O2 en el vehículo de Operaciones.

4.2.6. Para aeronaves que retornan a plataforma sin despegar se les asignará un puesto de estacionamiento sujeto a disponibilidad.

4.2.7. Cuando una aerolínea requiere reubicar una aeronave, deberá solicitar la autorización a Operaciones, quien coordinará con Torre de Control para que autorice el traslado. Si la aerolínea, luego de 15 minutos de haber sido autorizada no ha iniciado el remolque deberá proceder a realizar una nueva coordinación de reubicación.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUITO PORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 002	GESTIÓN EN LA PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

Para efectos de asignación de PIT Operaciones deberá mantener escucha en la frecuencia 118.1 y comunicará a Torre de Control el lugar asignado. Esto se efectuará en el lapso comprendido entre la comunicación de la aeronave con dicha frecuencia y el aterrizaje.

4.2.8. Previo al estacionamiento, entrada o salida de una aeronave O2 verificará y supervisará que se realice el cierre de la vía de circulación vehicular con la colocación de balizas y presencia de señaleros conforme con el numeral 4.5.

4.2.9. Cuando se ocupe el pit 7B, previo al ingreso de la aeronave se reubicará el PBB del PIT 7 hacia el lado norte y Oscar 2 colocará balizas de seguridad entre los PITS 7 y 8 para evitar la incidencia de los equipos sobre el área de influencia de la aeronave.

4.2.10. Cuando se ocupe el pit 10A, previo al ingreso de la aeronave se reubicará el PBB del PIT 7 hacia el lado norte y Oscar 2 colocará balizas de seguridad entre los PITS 10 y 11 para evitar la incidencia de los equipos sobre el área de influencia de la aeronave.



4.2.11. Para el ingreso o salida de una aeronave del hangar de Petrocomercial, O1 y O2 realizará las coordinaciones con la compañía de servicio de asistencia en plataforma para el retiro de equipos que estuvieran obstruyendo en el área de influencia de acceso.

4.2.12. Para reubicar una aeronave fuera de los horarios de operación del aeropuerto, se debe coordinar con el COCC con por lo menos 20 minutos de anticipación.


4.2.13. Oscar 3 estará encargado de verificar y ejercer control desde el PIT 1 hasta el PIT 18 de la vía perimetral colindante con hangares y terminales.

4.2.14. En el caso de que Oscar 2 se ausente de su posición por dar cumplimiento a inspecciones del Área de Movimiento y cumplimiento de procedimiento de cierre de vías, Oscar 3 apoyará en las funciones de éste en plataformas.

4.3. Encendido, inicio del arranque de turbina y márgenes de seguridad para la salida remolcada de las aeronaves

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		DGAC
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

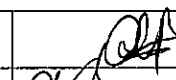
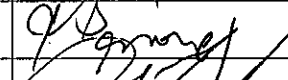
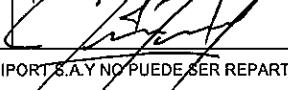
AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 002	GESTIÓN EN LA PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	


- 4.3.1. Los permisos de puesta en marcha y rodaje, serán concedidos únicamente por Torre de Control.
- 4.3.2. Para la autorización de encendido de turbinas en el puesto de estacionamiento, referirse a CID OPS 003, numeral 4.1.2.

4.4. Responsabilidades de las Compañías de Aviación y Empresas de Servicio de asistencia en plataforma

- 4.4.1. Dotar a su personal de chalecos reflectivos y palitroques dependiendo del tipo de función a realizar.
- 4.4.2. Poseer sus propias barras de tiro de acuerdo a los tipos de aeronaves que operen en este aeropuerto.
- 4.4.3. Los equipos de apoyo en tierra se ubicarán en el diamante izquierdo del PIT asignado, respetando la señalización dispuesta para la ubicación de dichos equipos y de la carga.
- 4.4.4. Se reubicará las aeronaves a solicitud de Operaciones del Operador en las siguientes circunstancias:
 - a. Mantenimiento.
 - b. Falta de disponibilidad de puestos estacionamiento.
 - c. Dar paso a una aeronave.
 - d. Por encontrarse estacionado en un PIT temporal.
 - e. En casos de emergencia requeridos en el "Plan de Emergencia del Aeropuerto" MAN SEG 002.
- 4.4.5. Hacer uso de las mangas, si las características físicas de la aeronave lo permiten y están utilizando un puesto de estacionamiento con disponibilidad de estas; en caso de haberlas, utilizarán un puesto de estacionamiento sin este servicio.
- 4.4.6. Los pilotos de las aeronaves, pueden pedir la autorización de salida al Control de Tránsito Aéreo únicamente cuando:
 - a. Las puertas de la aeronave se encuentren cerradas.
 - b. Se encuentre colocada la barra de tiro en la aeronave.
 - c. El remolque de la empresa de servicio de asistencia en plataforma se encuentre enganchado con la barra de tiro.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		DGAC
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN LA PREVIA AUTORIZACION ESCRITA



AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 002	GESTIÓN EN LA PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

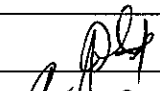
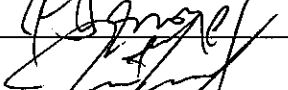


d. Los señaleros se encuentren ubicados según se indica en el numeral 4.5 de esta sección.

4.4.7. Disposiciones Específicas cuando operen empresas privadas o taxi aéreo de acuerdo a la RDAC parte 135, deberán contar con los siguientes procedimientos operacionales:


Toda institución, empresa privada o taxi aéreo, que operen aeronaves deberán contar con sus procedimientos operacionales debidamente aprobados por la Autoridad Aeronáutica del país, así como el personal suficiente y medios logísticos y equipos mínimos para que pueda cumplir con el despacho y recepción de pasajeros, carga y correo en las aeronaves.

4.4.8. Disposiciones para las Compañías de Aviación que operan desde plataforma concesionada:

- a. Las Compañías deberán entregar al Operador un plano con el diseño de sus plataformas el cual deberá cumplir con lo establecido en el Anexo 14 volúmenes 1 y 2 de la OACI en cuanto a distancias de separación, seguridad y procedimientos operacionales mencionados.
- b. Cuando una aeronave aterrice y sea autorizada a rodar hasta la plataforma respectiva, la Compañía debe cerrar la vía de circulación perimetral con señaleros o con balizas, mínimo con dos minutos de anticipación a que la aeronave cruce desde la calle de rodaje a su punto de atraque.
- c. Toda aeronave deberá ser guiada por señaleros habilitados por el Operador, propios o de alguna de las empresas de servicios conexos, por las líneas de referencia de atraque marcadas y ubicadas en los respectivos puntos de atraque diseñados y aprobados para cada tipo de aeronave.
- d. Las aeronaves podrán entrar por sus propios medios hasta el punto de atraque y en caso de ser necesario podrán ser reubicadas con la utilización de remolque ya sea del tipo manual o con barra de tiro; esto también es aplicable en los caso que, por seguridad y comodidad de los pasajeros sea necesario reubicar la aeronave, para lo cual siempre se deberá pedir la autorización respectiva al COCC y a Torre de Control.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		DGAC
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 002	GESTIÓN EN LA PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	



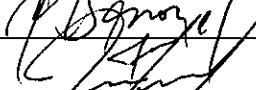
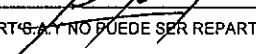
- e. Debido a la proximidad de las plataformas hacia los terminales de pasajeros, cuando una aeronave se encuentre lista para salir, deberá ser remolcada hasta la calle de rodaje para proceder al encendido del o los motores.
- f. Las aeronaves que cumplan vuelos ocasionales, deberán tener personal de asistencia en rampa para la recepción y despacho de sus vuelos, así como los equipos en tierra para su asistencia.
- g. En caso de necesidad operacional extrema, se puede parquear una aeronave diferente a la autorizada.
- h. Los helicópteros que operan en el Aeropuerto deberán ceñirse a lo dispuesto en el Volumen 2 del anexo 14 de la OACI en cuanto a marcaciones y operación se refiere.
- i. La tripulación de los helicópteros tiene la obligación de solicitar las autorizaciones del caso antes de iniciar la secuencia de encendido del o los motores de la aeronave, así como cumplir con todos los procedimientos de vuelo de salida de las plataformas, con la finalidad de no poner en riesgo la operación aérea en general.

4.5. Servicio de Señaleros, procedimiento de cierre de vías de circulación vehicular


4.5.1. La compañía es responsable de cerrar las vías de circulación vehicular (dos vías) con un cono y/o un señalero, por lo menos con cinco minutos de anticipación al ingreso o salida de la aeronave del PIT asignado, de acuerdo a la siguiente descripción:

- a. la compañía proporcionará señaleros habilitados por el operador para la operación de atraque segura.
- b. El primer señalero al inicio del PIT asignado dará las señales de guía de atraque.
- c. El segundo y tercer señalero colocarán los conos cerrando las vías de circulación y acompañarán en cada punta de ala, hasta que la aeronave atraque y apague los faros de guía de precaución; posteriormente retirarán los conos, para dejar la vía de circulación libre
- d. En caso de operación nocturna la compañía utilizará conos con balizas iluminadas.
- e. El Oscar 2 será responsable de verificar el cumplimiento.

4.5.2. Mientras la aeronave permanece estacionada deberá contar con 4 conos, uno en cada extremo de fuselaje y puntas de ala. Para aeronaves que se encuentren estacionados en los pits 2, 3, 4, 7A, 7B y 10A deberán contar con dos balizas cónicas adicionales a cada lado del empenaje; para operación nocturna las balizas serán iluminadas.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		DGAC 
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 002	GESTIÓN EN LA PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.5.3. Para el caso de que la aeronave B-727-200 sea ubicada en el pit 14 se deberá cumplir con lo establecido en el numeral 4.5.2.




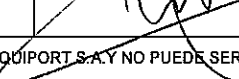
4.6. Operación de buses


Las aerolíneas nacionales, por la característica de sus itinerarios y las limitaciones de plataformas, poseen buses, adicional a la empresa de servicios en rampa, para brindar comodidad y seguridad a sus pasajeros, en procesos de embarque y desembarque, así como traslados entre los terminales y las aeronaves. Considerando las restricciones de espacio en plataformas y vías de circulación, es necesario establecer los siguientes requisitos:

- Para cada bus se establece puntos de estacionamiento permanente, que deberán ser utilizados, mientras no realice actividades de embarque o desembarque de pasajeros.
- Se establecen puntos de estacionamiento provisional, los que serán utilizados en procesos de embarque o desembarque de pasajeros, sin que estos efecten las vías de circulación peatonal o vehicular. Ver plano 7, L1/2.
- Cada operador de bus deberá contar con su equipo de comunicación con su aerolínea, para asegurar el control de cada vehículo en la plataforma.
- Cada bus deberá poseer su COV, al igual que cada operador de bus, deberá contar con su correspondiente CCA.
- La vía perimetral, bajo el corredor de mangas, será para uso exclusivo de vehículos que transportan pasajeros y aquellos equipos que transportan sus equipajes. Por lo que no esta permitido la circulación en esta vía para otro tipo de vehículos o equipos de apoyo en tierra. Para referencia ver numeral 4.2.10. del CID OPS 001 "Control de Vehículos"

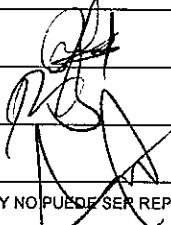

4.7. Monitoreo

Para verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el siguiente documento se realizará un muestreo en un promedio de 20 vuelos semanales; Oscar 2 llevará un registro estadístico de las inspecciones para analizar la incidencia sobre la seguridad de las operaciones.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		DGAC
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Establecer normas para garantizar una operación segura y eficiente de las aeronaves en tierra.

2. CAMPO DE APLICACIÓN

Todas las plataformas administradas por el Operador del Aeropuerto.

3. RESPONSABILIDAD

La Gerencia de Operaciones a través de la Jefatura de Operaciones.

4. MATERIA

4.1. Protección contra chorro de reactores


4.1.1. El diseño de plataformas en el aeropuerto está concebido con un concepto nose in y simple, de tal manera que elimina la incidencia del chorro de los reactores sobre los usuarios de la plataforma y el edificio terminal, además de los procedimientos que constan en CID OPS 002, numerales 4.4 y 4.5.

4.1.2. Se autoriza el encendido de turbinas en el puesto de estacionamiento de aeronaves en la plataforma y/o hangares de mantenimiento, únicamente con motor y a baja potencia cuando el área posterior a las mismas se encuentre completamente despejada hasta una distancia no menor de 76 metros y 7.5 metros en las áreas circundantes, ya que el chorro producido en marcha lenta de la aeronave de mayor potencia referencial (B 747) es de 76 metros.

4.1.3. Cuando una aeronave no esté acoplada a la manga, O2 verificará que la aerolínea o su agente representante guíe a los pasajeros a través de las plataformas protegiéndoles

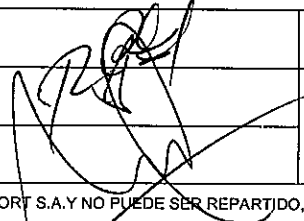
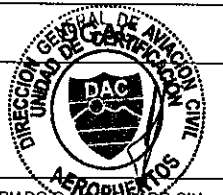
ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

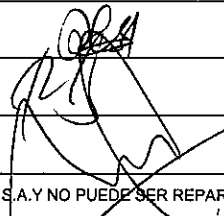

contra los efectos del chorro de los reactores, haciéndoles circular por el lado izquierdo de la misma.


- 4.1.4. Con el objetivo de evitar cualquier incidente se dispone que no habrá embarque / desembarque de pasajeros por la puerta posterior de la aeronave, regulando el flujo de los mismos por zonas más seguras de la plataforma.
- 4.1.5. Para casos excepcionales, saturación de estacionamiento de PITS y emergencia las aeronaves tipo C y D, podrán embarcar y desembarcar pasajeros por la puerta posterior únicamente utilizando bus habilitado; la seguridad del movimiento de los pasajeros es responsabilidad de la compañía bajo la supervisión y verificación de Oscar 2, además utilizará balizas o cordones de seguridad para direccionar al pasajero aeronave-terminal.
- 4.1.6. En los lugares que están en los límites de jurisdicción del Aeropuerto (perímetro interno) y que pueden ser afectados por el chorro de los reactores, el Operador, ha dispuesto la colocación de avisos de peligro que adviertan a cualquier persona que este pasando por el lugar; en el extremo de pista 35.
- 4.1.7. El Operador mantendrá limpias las plataformas mediante barridos diarios como mínimo de las mismas, a fin de evitar que la suciedad o desperdicios, puedan ocasionar un riesgo al actuar sobre ellos el chorro de los reactores. (MAN MNT 002, numeral 5.4.1 literales a y b, y numeral 5.4.2, literal c).
- 4.1.8. Torre de Control verificará que cuando una aeronave ingrese a plataforma, no afecte a ninguna aeronave que se encuentre en fase de despegue o aterrizaje.
- 4.1.9. Los conductores de vehículos de superficie no deberán:
- Pasar inmediatamente detrás de una aeronave si los motores están en funcionamiento y cuyos faros guía estén encendidos,
 - Colocar sus vehículos en el chorro de reactores o en la estela de la hélice.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- 4.1.10. Las Compañías de Aviación deben realizar la prueba de motores con el personal calificado por la Autoridad Aeronáutica para el efecto, teniendo al mando de la aeronave un mecánico de Mantenimiento de Primera Clase o un Piloto.
- 4.1.11. Las Compañías de Aviación cuando deseen o tengan la necesidad de utilizar la Plataforma de FAE para realizar la prueba de motores, además de coordinar con Operaciones del Operador, deberán hacerlo con Operaciones FAE.
- 4.1.12. Las limitaciones para el encendido de motores en posiciones de estacionamiento y/o hangares están descritas en el Anexo 13 de Operaciones, y numeral 4.1.2. de esta sección.
- 4.1.13. O1 se comunicará con el SSEI, para que se mantengan alerta a cualquier inconveniente que pudiera presentarse; y también con Torre de Control, para realizar la coordinación respectiva, sobre la autorización dada para el efecto, indicando:
- Compañía a la que pertenece la aeronave.
 - Tipo de aeronave.
 - Matrícula de la aeronave.
 - Lugar que se asignó a la aeronave para realizar la prueba de motores.
 - Tiempo aproximado de duración de la prueba de motores.
- 4.1.14. El personal de mantenimiento de la Compañía de Aviación debe colocar calzos, verificar frenos, poner frenos de parqueo a la aeronave y tener la seguridad que la misma está completamente firme para realizar la prueba de motores.
- 4.1.15. El personal de mantenimiento de la Compañía de Aviación deberá asegurarse que la aeronave esté todo el tiempo con tractor o remolque
- 4.1.16. La aeronave no iniciará prueba de motores si existen personas al momento de realizar la misma, tanto en el lugar asignado, como en sus alrededores.
- 4.1.17. La persona encargada de los controles de la aeronave debe mantener escucha en la frecuencia de superficie.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.1.18. En el caso de que la aeronave en ese momento no posea comunicación con la frecuencia de Torre de Control deberá comunicarse con O2.

4.1.19. Finalizada la prueba de motores, la Compañía de Aviación notificará a Torre de Control y pedirá la autorización respectiva para regresar a una posición de estacionamiento que le sea asignada por el Asistente de Operaciones O1 del Operador.

4.2. Reabastecimiento de combustible de aeronaves



4.2.1. El Operador establece las siguientes medidas para el procedimiento seguro de reabastecimiento de combustible:

- Prohibición de fumar o encender fuego en toda el área controlada.
- El APU/GPU no podrá ser encendido durante el reabastecimiento.
- Se deben dejar vías de escape libres al vehículo de reabastecimiento para procedimientos de evacuación.
- Los generadores eléctricos deben tener una apropiada conexión a tierra.
- Debe existir extintores tipo C en el área de reabastecimiento.
- Personal de las Compañías de Aviación deben informar de los derrames de combustible inmediatamente al Centro de Operaciones y Supervisor de ECUAFUEL.
- Para procedimientos de reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo es imperativa la presencia del vehículo del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.

4.2.2. El reabastecimiento será suspendido cuando:

- Exista una fuga de combustible.
- Malas conexiones a tierra.
- Presencia de chispas.
- El procedimiento de reabastecimiento de combustible será prohibido cuando exista sobrecalentamiento del sistema de frenos del tren de la aeronave.

El detalle de las medidas de seguridad consta en el procedimiento PAL SSEI 001 "Procedimiento durante el Reabastecimiento de Combustible".

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.3. Seguridad en plataforma.

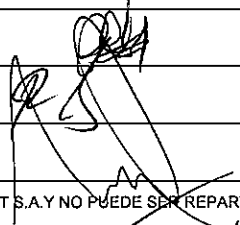
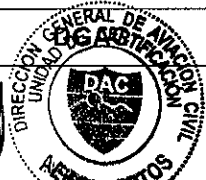
4.3.1. Se entiende como la combinación de medidas, recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar a las personas, aeronaves, vehículos, carga y correo


4.3.2. Seguridad en plataforma involucra la administración de riesgos, que es una herramienta para tomar decisiones cuyo procedimiento consta en el Adjunto Gestión de Seguridad Operacional en el AIMS, AD GO 001 numeral 7.8. literal c1.

4.3.3. El personal de plataforma deberá tener precaución:

- a. Cuando se encuentre encendido el faro guía de la aeronave, ya que indica que la aeronave está en movimiento o pretende hacerlo.
- b. Los siguientes vehículos de superficie, deberán tener una persona guía mientras realiza maniobras de retroceso y estacionamiento:
 - o Buses
 - o Autobombas
 - o Cisternas de combustible
 - o Vehículos de Catering
 - o Escaleras
- c. Al acercarse a las superficies de la aeronave que pueden estar calientes y provocar quemaduras.
- d. Los zapatos de trabajo no tengan restos grasientos o mojados que puedan resbalarse en los pedales de freno y causar accidentes.
- e. Al ubicar los equipos para servicio a la aeronave, verificando que no obstruyan las puertas de la misma.
- f. Al realizar trabajos en plataforma con materiales combustibles se deberá notificar al COCC y este a su vez al SSEI en caso de incendio.

4.3.4. Cuando exista una operación simultánea de aeronaves de carga y pasajeros en PITS contiguos, cada compañía aérea debe delimitar el uso de cada PIT con balizas cónicas, a fin de minimizar el impacto de la operación de carga en la operación de la aeronave de pasajeros.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.4. Procedimientos para notificación de incidentes y/o accidentes

4.4.1. Toda persona que sea testigo o forme parte de la ocurrencia de un incidente/accidente debe seguir el siguiente procedimiento:

- a. Notificar de forma inmediata al COCC, ya sea personalmente o vía telefónica.
- b. Llenar la forma de "Formato de Reporte de Incidente y/o Accidente" la cual puede obtenerse y/o entregarse en la oficina del Centro de Operaciones del Operador ubicada en el segundo piso de arribo nacional (Anexo 12 Operaciones). En caso de realizar la notificación por correo:

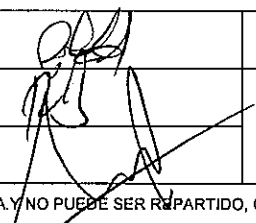

Dirección Postal	
ADC&HAS MANAGEMENT – Seguridad Operacional	
Aeropuerto Internacional "Mariscal Sucre"	
Casilla:	17-01-2077-QUITO


- c. El formulario deberá ser entregado únicamente en forma escrita.
- d. Seguridad Operacional del Operador receptorá todas las notificaciones de incidentes/accidentes con el fin de realizar su análisis, evaluación y toma de acciones preventivas/correctivas; en caso de que se encuentren involucradas aeronaves esta documentación, más las evidencias serán entregadas a la JIA/ DGAC.

4.4.2. Los incidentes y/o accidentes se inscribirán en el "Cuadro de registro de incidentes/accidentes en el AIMS". (Anexo 24 de Operaciones)

4.4.3. El Operador acuerda que si recibe cualquier informe de incidente de un tercero en el que se comunique una infracción a los procedimientos establecidos, no iniciará ninguna acción judicial o disciplinaria siempre que:

- a. La infracción no represente un acto ilícito ni una negligencia grave.
- b. La persona que intervino haya hecho llegar un informe completo dentro de los 10 días de ocurrido el incidente.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- c. La infracción haya estado directamente relacionada con el incidente notificado que comprendía un factor humano.

4.4.4. Reportes confidenciales

- Todo evento relacionado a la seguridad operacional del aeropuerto y que involucre actividades sospechosas, negligencia u otros, deberán ser reportados a Seguridad Operacional del Operador para su posterior análisis, evaluación y toma de acciones.
- Los reportes confidenciales deberán ser entregados de acuerdo a lo indicado en los numerales 4.4.2 y 4.4.3 de esta sección.
- En estos reportes no es necesario incluir el remitente.

4.5. Arreglos para auditar las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en plataforma

- 4.5.1. Los procedimientos de auditoria e inspección están estipulados en el AD GO 001, numeral 7.9 (Gestión de la Seguridad Operacional del AIMS).



4.6. Procedimientos operacionales tendientes a eliminar o minimizar el riesgo, en los elementos en los cuales el AIMS tiene restricciones

Circulación de Aeronaves Clase D y E


4.6.1. Pista en uso 35

- Arribo

Antes de la llegada de la aeronave, O2 deberá hacer un recorrido por el sector nor-occidental de la vía perimetral para asegurarse que no hay ningún vehículo, persona u objeto que pueda interferir con la normal circulación de la aeronave por ese sector y colocará dos conos en cada acceso de la plataforma de FAE para evitar incursiones peligrosas.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

Luego de finalizado este recorrido la camioneta de Operaciones deberá ubicarse transversalmente en el lindero norte de la plataforma para asegurarse de que ningún equipo invada esta vía.

La camioneta del SSEI deberá ubicarse, también transversalmente, a la salida del Servicio a Bordo FAE para colaborar con el control del movimiento vehicular en este sector.

b. Salida

Para la salida de la aeronave, una vez finalizado el abordaje, O2 deberá hacer el recorrido del sector sur-occidental de la vía perimetral asegurándose de que no hay vehículos, personas u objetos que puedan interferir con el movimiento de la aeronave; deberá observar y advertir a los usuarios del sector sobre la circulación de una aeronave de grandes dimensiones y las precauciones que deben tomar por tal motivo.

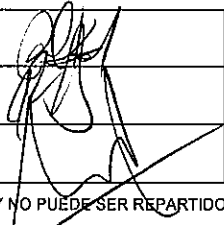

Luego de finalizado este recorrido la camioneta de Operaciones deberá ubicarse transversalmente en el lindero sur de Ecuafuel para asegurarse de que ningún equipo invada esta vía.


La camioneta del SSEI se ubicará, también transversalmente, delante de Alas del Socorro para colaborar con la no circulación de ningún vehículo en ese sector hasta que la aeronave se ubique en la pista activa.

4.6.2. Pista en uso 17

a. Arribo

Antes de la llegada del vuelo O2 deberá hacer el recorrido del sector sur-occidental de la vía perimetral asegurándose de que no hayan vehículos, personas u objetos que puedan interferir con el movimiento de la aeronave; deberá observar y advertir a los usuarios del sector sobre la llegada de una aeronave de grandes dimensiones y las precauciones que deben tomar por tal motivo.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 003	GESTIÓN DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

Luego de finalizado este recorrido la camioneta de Operaciones deberá ubicarse transversalmente en el lindero sur de Ecuafuel para asegurarse de que ningún equipo invada esta vía.

La camioneta del SSEI deberá ubicarse, también transversalmente, delante de Alas del Socorro para colaborar con la no circulación de ningún vehículo en ese sector hasta que la aeronave pase, en su recorrido hacia la plataforma, en el sector de Ecuafuel.

b. Salida

Una vez finalizado el embarque, O2 deberá hacer un recorrido por el sector nor-occidental de la vía perimetral para asegurarse que no hay ningún vehículo, persona u objeto que pueda interferir con la normal circulación de la aeronave por ese sector y colocará dos conos en cada acceso de la plataforma de FAE para evitar incursiones peligrosas.




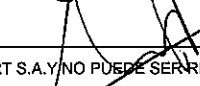
Luego de finalizado este recorrido la camioneta de Operaciones deberá ubicarse transversalmente en el lindero norte de la plataforma para asegurarse de que ningún equipo invada esta vía.

La camioneta del SSEI deberá ubicarse, también transversalmente, a la salida del Servicio a Bordo FAE para colaborar con el control del movimiento vehicular en este sector.

El tiempo estipulado para el recorrido es en previsión a que se encuentre alguna anomalía que requiera ser corregida antes de que la aeronave llegue a los lugares involucrados.

4.7. Monitoreo

Este procedimiento es monitoreado en la Hoja Inspección al Área de Movimiento. (Anexos 29, 30, 31, 32 Operaciones).

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

**INFRACCIONES Y MEDIDAS
CORRECTIVAS DEL AIMS**

CID OPS 004



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Establecer normas para el correcto funcionamiento de los procedimientos en el AIMS.

2. CAMPO DE APLICACIÓN

En todo el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

3. RESPONSABILIDAD

El Operador por medio del Gerente de Operaciones y el Subcomité descrito en esta sección.

4. MATERIA

4.1. Disposiciones Generales

4.1.1. Se emitirá una infracción cuando una empresa incumpla los procedimientos establecidos en el "Manual de Aeropuerto".

4.1.2. Cuando se levante la infracción el Subcomité será el responsable de tomar la medida correctiva correspondiente



4.1.3. Cada infracción será documentada mediante el "Acta de Infracción Aeronáutica" (Ver Anexo 1 Operaciones)


4.1.4. Cuando por una infracción se requiera un servicio adicional del Operador, se solicitará el mismo usando la hoja "Solicitud de Servicios Aeroportuarios" (Anexo 14 Operaciones).

4.2. COV

4.2.1. Faltas leves

- a. No portar la COV en el lado derecho del parabrisas o en un lugar visible.
- b. Tener accesorios en mal funcionamiento
- c. Dejar el vehículo estacionado en lugares no autorizados

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- d. Reincidencia de dos o más faltas leves, será una grave.
- e. Dos faltas leves juntas es igual a una grave.

4.2.2. Faltas graves

- a. Ingresar al Área de Movimiento sin portar la COV en el vehículo.
- b. Circular en plataforma o vías de circulación vehicular con la COV caducada
- c. Circular sin los accesorios del vehículo.
- d. Quedarse con el vehículo de superficies dañado dentro del Área de Movimiento



4.2.3. Faltas atentatorias


- a. Usar el vehículo en actividades diferentes a las autorizadas en la COV
- b. Utilizar una COV que no corresponda al vehículo

4.3. CCA

4.3.1. Faltas leves

- a. No dar prioridad de paso.
- b. Rebasar vehículos en plataforma y vías de circulación vehicular
- c. Cortar camino invadiendo líneas de seguridad.
- d. Impericias al manejar.
- e. Entrar en la zona prohibida sin justificación.
- f. Transportar personas en vehículos no adecuados para el efecto tales como: tracto mulas, remolques, carretones, entre otros.
- g. Trasladar en el vehículo a personas que no tienen autorización para el área en su TCA.
- h. Circular por las zonas de seguridad de las mangas telescópicas o por debajo de las mangas, exceptuando los vehículos de abastecimiento de combustible que podrán circular bajo las mismas.
- i. No respetar las señales de información y precaución.
- j. Exceder el número de ocupantes del vehículo o equipo.
- k. Rehusarse a una inspección por parte de miembros del Comité de Seguridad Operacional u O2.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, REPRODUCIDO O TRANSMITIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- l. No disponer el plano del aeródromo en el vehículo de superficie
- m. Manejar el vehículo con el beacon apagado
- n. Estacionar el vehículo fuera de las zonas asignadas
- o. No portar un depósito de detritos en el vehículo
- p. Reincidencia de dos o más faltas leves, será una grave.
- q. Dos faltas leves es igual a una grave.

4.3.2. Faltas graves

- a. Ingresar el Área de Maniobras sin previa autorización de ATS.
- b. Invadir zonas de seguridad.
- c. Exceder el límite de velocidad, de acuerdo a la zona.
- d. No portar la CCA junto con la TCA
- e. Circular por las zonas de seguridad de las mangas telescópicas o por debajo de las mangas cuando éstas se encuentren en movimiento.
- f. Conducir con más de 3 dollies o 4 carretas ya sea cargados o descargados.
- g. Trasladar en el vehículo a personas que no portan TCA
- h. No respetar la prioridad del paso en la zona restringida.
- i. Reincidencia de cualquier falta leve.
- j. Intentos de persuasión a través de soborno o amenaza para evitar la infracción.



4.3.3. Faltas atentatorias


- a. Cruzar por delante de las aeronaves que se encuentran remolcadas, rodando o ingresando a plataforma.
- b. Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, alucinógenos o drogas.
- c. Impericias causantes de un accidente.
- d. No respetar los semáforos

4.4. Gestión en la plataforma

4.4.1. Faltas leves

- a. No cerrar la calle de circulación vehicular previo al ingreso de la aeronave.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- b. No verificar que el pit de estacionamiento se encuentre totalmente libre de obstáculos, previo al ingreso de una aeronave.
- c. No retirar las balizas de la vía de circulación perimetral una vez que la aeronave haya ingresado o salido.
- d. No coordinar la reubicación de aeronaves.
- e. No realizar el monitoreo de gestión de plataforma semanal.
- f. No parquear la aeronave en el punto de atraque correcto.

4.4.2. Faltas graves

- a. No tener personal de mantenimiento o empresa de atención en rampa a la recepción de una aeronave, para el caso de vuelos comerciales.
- b. Reubicación de aeronaves sin autorización.
- c. Realizar pruebas de motores sin autorización.
- d. Reincidencia de cualquier falta leve
- e. No ubicar las balizas en los empenajes de las aeronaves que se encuentren estacionados en los pits 2, 3, 4, 7A, 7B, 10A y 14.
- f. No cumplir con los procedimientos de buses en el Área de Movimiento.

4.4.3. Faltas atentatorias

- a. Tomar o utilizar pits sin autorización
- b. Negarse a reubicar aeronaves.
- c. Utilizar sin autorización pits que se encuentran habilitados y autorizados.

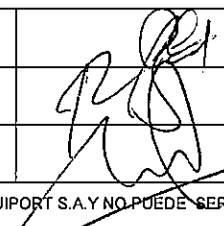

4.5. Gestión de Seguridad en Plataforma

4.5.1. Faltas leves

- a. No mantener los recipientes de basura debidamente tapados.
- b. No recoger FOD.

4.5.2. Faltas graves

- a. Arrojar FOD en plataformas.
- b. Mantener encendido APU/GPU fuera de las horas de operación del aeropuerto.
- c. No asistir al reabastecimiento de combustible solicitado por una compañía.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN LA PREVA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- d. No estar presente en el cierre de operaciones parcial o total de una porción del área de movimiento.
- e. No coordinar y notificar el cierre de operaciones parcial o total del aeródromo a TWR.
- f. No notificar la presencia de tormenta eléctrica o baja visibilidad en el aeropuerto.
- g. Fumar en plataforma
- h. Ubicarse tras una aeronave cuando se encuentran prendidos los motores.

4.5.3. Faltas atentatorias

- a. Utilizar encendedores en plataforma.
- b. No realizar y coordinar con el COCC el reporte accidentes e incidentes.
- c. Reabastecer combustible con pasajeros a bordo sin protección del SSEI.
- d. Permanecer en las áreas de operación de la plataforma bajo efectos de bebidas alcohólicas, alucinógenos, o drogas.
- e. Fumar cerca de una aeronave y/o que se encuentre en proceso de reabastecimiento de combustible.

4.6. Inspecciones de Área de Movimiento

4.6.1. Faltas graves

- a. No realizar las inspecciones del Área de Movimiento.
- b. No reportar y tomar las medidas correctivas por presencia de FOD o fauna dentro del Área de Movimiento.
- c. No reportar ni tomar medidas correctivas por negligencia, presencia de FOD, fauna u otro obstáculo dentro del Área de Movimiento.

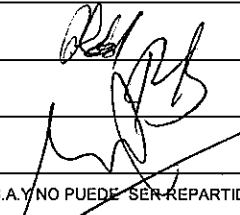

4.7. Comunicación con Tránsito Aéreo


4.7.1. Faltas leves

- a. No utilizar lenguaje claro y conciso dentro de la frecuencia DGAC.

4.7.2. Faltas graves

- a. Utilizar la frecuencia DGAC para fines no operacionales.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, REPRODUCIDO O SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- b. Cualquier acto mal intencionado, tendiente a obstruir las comunicaciones con la frecuencia DGAC.
- c. Mantenerse en Área de Maniobras sin comunicación en la frecuencia DGAC.
- d. Obturar la frecuencia DGAC de manera negligente, perjudicando las comunicaciones por la misma.

4.7.3. Faltas atentatorias

- a. Ingresar con vehículos al Área de Maniobras sin autorización de TWR y/o sin previa coordinación con el COCC.

4.8. Mantenimiento eléctrico

4.8.1. Faltas leves





- a. Aquella persona que enterada de un daño o mal funcionamiento de las Ayudas Visuales, que represente un riesgo para el normal desarrollo de las operaciones, no reporte a Mantenimiento del Operador del Aeropuerto inmediatamente de conocido el hecho.

4.8.2. Faltas graves

- a. Aquella persona que enterada de un acto malicioso, vandálico o similar, sobre los equipos y sistemas eléctricos existentes en el aeropuerto, no reporte al Operador inmediatamente de conocido el hecho.
- b. Negligencia comprobada en la ejecución de los trabajos de mantenimiento de los sistemas eléctricos a su cargo.
- c. No disponer de todo el equipo y/o maquinaria en perfecto estado de funcionamiento, necesario para ejecutar un trabajo específico en el Área de Movimiento y que provoque demoras en las operaciones aéreas.

4.8.3. Faltas atentatorias

- a. No excluye una acción legal iniciada por el Operador, en contra de los involucrados en este tipo de infracciones.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.9. Mantenimiento Área de Movimiento

4.9.1. Faltas atentatorias

- a. Realizar trabajos en el Área de Movimiento bajo los efectos de bebidas alcohólicas, alucinógenos o drogas.

4.10. Trabajos de construcción en el Área de Movimiento

4.10.1. Faltas leves

- a. Realizar trabajos sin una debida planificación; siendo la OT el documento que habilita su ejecución, con excepción de trabajos emergentes.
- b. No llevar los equipos de seguridad y comunicación necesarios para realizar el trabajo en esta área.

4.10.2. Faltas graves

- a. No notificar a Operaciones (COCC) cuando se va a realizar un trabajo en plataformas, áreas verdes o vía de circulación vehicular.

4.10.3. Faltas atentatorias

- a. Realizar trabajos en el Área de Movimiento con equipos, maquinarias, y vehículos sin notificar a Operaciones (COCC) para la emisión del NOTAM respectivo.

4.11. Mantenimiento Infraestructura

4.11.1. Faltas leves

- a. Realizar instalaciones eléctricas y/o trabajos de plomería sin la autorización previa del Operador.

4.11.2. Faltas graves

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- a. Sobrecargar los circuitos eléctricos con la instalación de equipos, maquinarias y demás artefactos eléctricos.
- b. Realizar instalaciones eléctricas no autorizadas por el Operador que pudiesen provocar daños al sistema eléctrico del área o general.

4.11.3. Faltas atentatorias

- a. Deliberada y maliciosamente modificar, alterar o cambiar las instalaciones eléctricas, de tal forma que produjeran daños al sistema eléctrico del aeropuerto.

4.12. Limpieza de la plataforma

4.12.1. Faltas leves

- a. Derramar accidentalmente en el Área de Movimiento; lubricantes, combustibles o cualquier otra sustancia contaminante, producto del mantenimiento de aeronaves, vehículos o maquinaria.

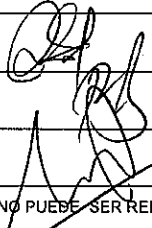

4.12.2. Faltas graves


- a. Derramar en el Área de Movimiento; lubricantes, combustibles o cualquier otra sustancia contaminante, producto del mantenimiento de aeronaves, vehículos o maquinaria, como consecuencia de negligencia u omisión.
- b. Arrojar o depositar en alcantarillas o drenajes, cualquier tipo de sustancia contaminante, producto del mantenimiento de aeronaves, vehículos o maquinarias.

4.13. Barrido

4.13.1. Faltas leves

- a. No colaborar con el cuidado del aseo y recolección de FOD en el Área de Movimiento.
- b. No realizar el trabajo de barrido correctamente, por razones de descuido o negligencia.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.13.2. Faltas graves

- a. Arrojar basura o desperdicios en alcantarillas o drenajes.
- b. Arrojar o depositar desperdicios, basura o escombros en lugares distintos a los puntos de acopio del Área de Movimiento.
- c. Provocar FOD en el Área de Movimiento, producto del descuido, negligencia u omisión.

4.14. Operación y uso de mangas

4.14.1. Faltas leves

- a. No efectuar el chequeo de seguridad previo.
- b. Conducir la manga con más personas de las autorizadas (3) en la rotonda.
- c. Comenzar la operación del PBB mientras se encuentre encendido el beacon de la aeronave.
- d. Mover el PBB fuera del diamante de seguridad antes de que la aeronave este estacionada en el punto de atraque.

4.14.2. Faltas graves

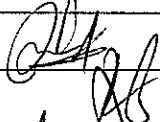

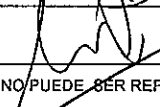
- a. Conducir el PBB sin autorización.
- b. No devolver la llave del PBB luego de la utilización.
- c. No llenar el registro correspondiente.
- d. Dejar las llaves abandonadas en el switch de operación del PBB.
- e. Realizar maniobras que afecten a la seguridad de personas, vehículos y aeronaves que se encuentren en los alrededores.

4.14.3. Faltas atentatorias

- a. Conducir el PBB bajo estímulos de drogas y alcohol.
- b. Causar accidentes, producto de negligencia, descuido u omisión de procedimientos.

4.15. Medidas correctivas

4.15.1. Faltas leves

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- a. Llamada de atención por escrito a la empresa, emitida por la Gerencia de Operaciones del Operador.
- b. Las reincidencias serán tomadas como graves

4.15.2. Faltas graves




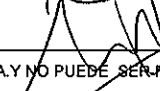
- a. Llamada de atención por escrito a la empresa, emitida por la Gerencia de Operaciones del Operador, y pago de USD \$100,00; de ser el caso retiro de la credencial por una semana.
- b. Para reincidencias en tres oportunidades en faltas graves, la Gerencia de Operaciones llamará la atención por escrito a la empresa, además del pago de USD \$500,00; de ser el caso retiro de la credencial por un mes.
- c. A partir de la cuarta reincidencia en el mismo semestre, será tomada como atentatoria.

4.15.3. Faltas atentatorias


- a. Llamada de atención por escrito a la empresa, emitida por la Gerencia de Operaciones del Operador y pago de USD \$2000,00; de ser el caso retiro definitivo de la Credencial.
- b. Daños a las instalaciones del aeropuerto serán asumidos por la empresa responsable causante de los mismos, incluyendo insumos, materiales y mano de obra.
- c. No excluye una acción legal iniciada por el Operador del Aeropuerto, en contra de los involucrados en este tipo de infracciones.
- d. Las faltas no contempladas en esta sección serán evaluadas de acuerdo a su impacto en la seguridad operacional y facultarán al personal del Operador, a tomar las medidas correctivas necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones, hasta que se realice el análisis e investigación de la infracción, por el Comité establecido para el efecto.

5. SUBCOMITÉ DE INFRACCIONES Y MEDIDAS Y CORRECTIVAS

5.1. Integrantes:

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CID OPS 004	INFRACCIONES Y MEDIDAS CORRECTIVAS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

El Subcomité de Infracciones y Medidas Correctivas está presidido por el Jefe de Aeropuerto de Turno designado por el Comité de Seguridad Operacional; actuará como Secretario el Coordinador de Producción de Operaciones e integrado por:

- Jefe de Operaciones
- Representante Calidad QUIPORT

5.2. Funciones del Presidente

- Convocar al Subcomité
- Presidir la reunión.
- Preparar la agenda.
- Exponer los temas a tratar.
- Aprobar el acta de los temas acordados en la reunión.

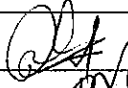


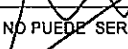
5.3. Funciones de los integrantes del Subcomité

- Asistir a la reunión
- Evaluar las infracciones.
- Votar a favor o en contra de las medidas correctivas.

5.4. Responsabilidades

- Conocer todos los procedimientos del Manual de Aeropuerto a profundidad.
- Conocer las Normas y Recomendaciones de la OACI.
- Conocer las RDAC.
- Asistir a las reuniones en los horarios convocados por el Presidente.

Cualquier integrante del Subcomité puede ser descalificado si no cumple con las funciones adquiridas.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 001	COMUNICACIÓN CON TORRE DE CONTROL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	


COMUNICACIÓN CON TORRE DE CONTROL

PAG OPS 001



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

 <small>Aeropuerto Internacional de Quito</small>	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 001	COMUNICACIÓN CON TORRE DE CONTROL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Normar el proceso de comunicación y coordinación con la Torre de Control para el ingreso de vehículos, personas y/o aeronaves al Área de Maniobras.

2. CAMPO DE APLICACIÓN

Toda comunicación entre un vehículo de superficie, persona y/o con Torre de Control o entre el Centro de Operaciones y Torre de Control.

3. RESPONSABILIDAD

La Gerencia de Operaciones a través de la Jefatura de Operaciones y el personal del Servicio de Tránsito Aéreo.

4. MATERIA

Previo al ingreso al Área de Maniobras dentro del horario de operaciones aéreas, se debe coordinar con el personal del COCC y de Torre de Control, para informar la necesidad de ingresar al área.

4.1. Motivos para ingreso al Área de Maniobras

4.1.1. Trabajos de mantenimiento.

4.1.2. Inspecciones.

4.1.3. Retiro de FOD.

4.1.4. Retiro de fauna.


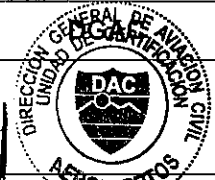
■ 4.1.5. Traslado de aeronaves.

4.1.6. Para casos de emergencia se observará lo dispuesto en el MAN SEG 002.

4.2. Proceso de comunicación con Torre de Control

4.2.1. Los mensajes a transmitir deben ser cortos, claros y concisos.

4.2.2. Utilizar alfabeto fonético.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 001	COMUNICACIÓN CON TORRE DE CONTROL
	VERSIÓN	VERSON 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- 4.2.3. Notificar el área específica en donde se encuentra la persona o el vehículo.
- 4.2.4. Notificar el área específica a la cual se requiere ingresar, salir o permanecer.
- 4.2.5. Notificar el motivo del ingreso al área requerida.
- 4.2.6. Especificar si el ingreso es con o sin vehículo.
- 4.2.7. Notificar el tiempo estimado de permanencia en el área requerida.
- 4.2.8. Mantener escucha permanente en la frecuencia DGAC.

4.3. Ingreso de vehículos y personas:

4.3.1 Con asistencia del COCC:

Todo vehículo de superficie y/o persona dentro del horario de operaciones aéreas del aeropuerto, para el ingreso, salida y/o desplazamiento en el Área de Maniobras solicitará la presencia de O2, quien será el guía y enlace con Torre de Control utilizando la frecuencia DGAC.

4.3.2 Sin asistencia del COCC:


Sólo personas que cuenten con CCA de tipo M podrán ingresar al Área de Maniobras mientras estén abiertas las operaciones aéreas, sin asistencia de O2.

Todo vehículo de superficie y/o persona que posea equipo de radio en frecuencia DGAC, para el ingreso, salida y/o desplazamiento al Área de Maniobras dentro del horario de operaciones aéreas del aeropuerto, deberá solicitar autorización de Torre de Control y mantener escucha permanente de esta frecuencia.

4.3.3 Ingreso de aeronaves

- a. Es prioritaria la atención a las aeronaves que se encuentren en su fase final de aproximación para el aterrizaje, su posterior rodaje hacia plataforma y asignación de PIT adecuado de parqueo.
- b. Operaciones a través de O1 mantendrá escucha permanente en frecuencia de Torre de Control con el propósito de monitorear los vuelos en aproximación final, a fin de informar a Torre de Control el PIT asignado a dicho vuelo.
- c. O2 mantendrá vigilancia permanente del movimiento de aeronaves en las plataformas, procurando que no existan discrepancias entre el personal de señaleros de cada aerolínea, en cuanto al PIT asignado, también debe estar atento a los llamados de Torre de Control para en casos de incidentes o por cualquier imprevisto

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<p>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA</p>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 001	COMUNICACIÓN CON TORRE DE CONTROL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

que se presente en el Área de Movimiento, puedan ingresar a la misma inmediatamente.

- d. O2 comunicará a Torre de Control la autorización para el traslado de aeronaves entre plataformas inmediatamente después de que se ha coordinado con la respectiva aerolínea, adicional verificará que los traslados se realicen con el equipo adecuado y en el menor tiempo posible, para evitar congestionamientos y pérdidas de tiempo. Torre de Control no autorizará ningún traslado de aeronaves entre plataformas, si previamente O2 no han comunicado la respectiva autorización. Oscar 1 es el responsable de supervisar el cumplimiento.

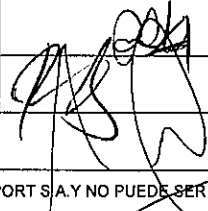

4.4. Frecuencias a utilizar

- a. Las frecuencias DGAC en UHF se utilizarán para todas las coordinaciones entre Torre de Control y el personal del Operador que tenga acceso a esa frecuencia, para los casos descritos en los numerales 4.3.1 y 4.3.2. de esta sección y "Plan de Uso de Frecuencias" PAG IT 001, numeral 5.3.
- b. La frecuencia 121.9 MHz de Superficie será únicamente utilizada por el O2 cuando realice las inspecciones del Área de Movimiento.
- c. La comunicación en estas frecuencias deberán cumplir con lo establecido en numeral 4.2. de esta sección.

4.5. Contingencia en caso de fallas en los sistemas de comunicación

En caso de falla de los sistemas de comunicación por radio se recurrirá al uso de las extensiones telefónicas internas de Torre de Control, Oscar 1, Oscar 2, Coordinador de Operaciones, la línea directa del Centro de Operaciones, el número directo de la Torre de Control y la línea caliente entre Operaciones y Torre de Control. Adicional se tendrá disponible una base celular comunicar TWR con Oscar 1.


Finalmente se cuenta con radios portátiles transmisores-receptores con frecuencias genéricas de uso público para ser utilizados en caso de extrema necesidad.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 002	NOTIFICACIONES DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 002	NOTIFICACIONES DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Normar los procedimientos que el Operador, establece para notificar todo cambio que requiera en la información aeronáutica, tanto permanentes, temporales y variables.

2. CAMPO DE APLICACIÓN

Todos los datos operacionales acerca del aeropuerto que se relacionen con la operación segura y eficaz.

3. RESPONSABILIDAD

La Gerencia de Operaciones a través de la Jefatura de Operaciones y personal de AIS de la DGAC

4. MATERIA

4.1. Disposiciones Generales



4.1.1. Cambios a corto plazo que afecten a datos variables o temporales deberán difundirse recurriendo a NOTAM.

4.1.2. Cambios que afecten a datos permanentes deberán difundirse recurriendo a publicaciones en el AIP.


4.2. Disposiciones específicas

Procedimientos para solicitud de elaboración de un NOTAM o enmienda en el AIP-Ecuador

4.2.1. Existe una lista de las personas autorizadas por el Operador para solicitar la emisión de un NOTAM (Anexo 17 Operaciones).


ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O IMPRIMIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 002	NOTIFICACIONES DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- 4.2.2. Un NOTAM debe ser solicitado a la DGAC con la anticipación necesaria.
- 4.2.3. Cuando los trabajos que ocasionaron la solicitud de emisión de un NOTAM, se vayan a demorar más de lo programado; con antelación, se elaborará una solicitud al Jefe de Aeropuerto de la DGAC, pidiendo la renovación del NOTAM respectivo con la fecha y hora estimada de cancelación del mismo.
- 4.2.4. Cuando se emita un NOTAM con una fecha estimada de caducidad, se monitoreará permanentemente para solicitar las renovaciones o cancelaciones de acuerdo al caso.
- 4.2.5. Existen tres clases de NOTAM.
- A A nivel Internacional
 - B Cuando se aplica a las fronteras de dos o más países. (NO APLICABLE EN ECUADOR)
 - C A nivel Nacional
- 4.2.6. Existen tres tipos de NOTAM:
- N Nuevo
 - R Renovación
 - C Cancelación
- 4.2.7. El COCC deberá mantener un archivo y bitácora electrónica con todos los NOTAM que se han emitido debiendo ser actualizado cada día, verificando la vigencia de los mismos.
- 4.2.8. Todas las áreas del Operador coordinarán con el COCC para la solicitud de emisión de un NOTAM por lo menos con 24 horas de antelación, a la ejecución del trabajo, exceptuando casos fortuitos, fallas repentinas o situaciones de emergencia.
- 4.2.9. Información que amerita la publicación de un NOTAM.
- a. Establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 002	NOTIFICACIONES DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	


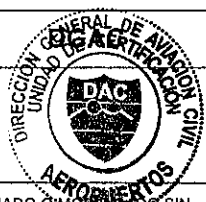
- b. Establecimiento o eliminación de ayudas electrónicas y de otra clase para la navegación aérea y aeródromos. Esto comprende interrupción o reanudación de cualquier servicio, cambio de frecuencias, cambio en las horas de servicio notificadas, cambio de identificación, cambio de orientación (ayudas direccionales); cambio de ubicación; aumento o disminución en un 50% o más de la potencia en las ayudas de navegación; e irregularidad o inseguridad de operación de cualquier ayuda electrónica para la navegación aérea y de los servicios de comunicaciones aeroterrestres y cambios en las ayudas visuales o sistemas de iluminación.
- c. Cambios importantes en las instalaciones y servicios disponibles de búsqueda y salvamento o cambios en el nivel de protección del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.
- d. Edificación, eliminación o modificación de obstáculos importantes para la navegación aérea en las áreas de despegue/ascenso, aproximación frustrada, aproximación y en la franja de pista en el área de responsabilidad del Operador del aeropuerto.
- e. Aparición de epidemias que necesiten cambios en los requisitos notificados respecto a vacunas y cuarentenas en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

4.2.10. Pasos a seguir para solicitar un NOTAM.

- a. O1 presentará una "Solicitud para la emisión de NOTAM" al Jefe de Aeropuerto de la DGAC y guardará una copia de recepción. (Anexo 15 Operaciones)
- b. O1 solicitará a la oficina AIS una copia del mensaje de servicio que se transmitió a la Oficina NOTAM Internacional y la archivará junto con la copia de la solicitud enviada.
- c. Cuando los trabajos concluyan con anterioridad a lo programado en el NOTAM, O1 elaborará la solicitud al Jefe de Aeropuerto de la DGAC, pidiendo la cancelación del mismo y solicitará a la oficina AIS una copia del mensaje de servicio que se transmitió.

4.3. Procedimientos para solicitud de publicación de información aeronáutica

- 4.3.1. El Operador solicitará a la DGAC la publicación de los Suplementos AIP con las modificaciones de larga duración (tres meses o más) y la información de corta duración que sea extensa o que contenga gráficos.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 002	NOTIFICACIONES DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.3.2. El Gerente General de Aeropuerto o el Gerente de Operaciones oficiará al Director General de Aviación Civil una solicitud pidiendo la enmienda o suplemento respectivo al AIP por medio de la forma ubicada en el Anexo 16 Operaciones.


4.3.3. Pasos a seguir para solicitar una enmienda en el AIP:

- a. Presentar una solicitud al Director de la DGAC a fin de que disponga se efectué la enmienda requerida.
- b. Una vez realizada la enmienda, la Jefatura de Operaciones solicitará a la oficina A.I.S. una copia de la misma y la archivará junto con la copia de la solicitud previamente enviada.

4.4. La lista de funcionarios autorizados a realizar los cambios en AIP y solicitar emisión de NOTAM se encuentra en el Anexo 17 Operaciones.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MENCIONADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			



AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 003	PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN ENTRE LA JEFATURA DE AEROPUERTO DGAC Y EL OPERADOR PARA LA EXTENSIÓN DEL HORARIO DE OPERACIÓN DEL AIMS, CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS Y CIERRE DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	


PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN ENTRE LA JEFATURA DE AEROPUERTO DGAC Y EL OPERADOR PARA LA EXTENSIÓN DEL HORARIO DE OPERACIÓN DEL AIMS, CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS Y CIERRE DE AEROPUERTO

PAG OPS 003



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 003	PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN ENTRE LA JEFATURA DE AEROPUERTO DGAC Y EL OPERADOR PARA LA EXTENSIÓN DEL HORARIO DE OPERACIÓN DEL AIMS, CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS Y CIERRE DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

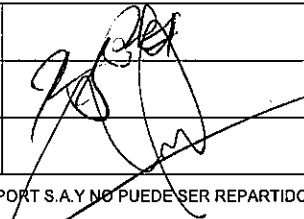

1. OBJETIVO

Establecer los pasos de coordinación ENTRE Jefatura de Aeropuerto DGAC y el Operador para la extensión de horario de operación del AIMS, condiciones meteorológicas adversas y cierre de Aeropuerto.


2. CUANDO UNA AEROLÍNEA LO SOLICITE

- 2.1. Cuando se requiera una extensión del horario de operaciones del AIMS, se procederá de acuerdo a este procedimiento; para lo cual la compañía interesada solicitará por escrito a la Autoridad Aeronáutica con copia al COCC el requerimiento con las justificaciones.
- 2.2. El Supervisor de Operaciones/DGAC informará a las autoridades/DGAC y coordinará con las otras dependencias involucradas, confirmando con Meteorología el estado del tiempo presente sobre el aeropuerto.
- 2.3. El Supervisor de Operaciones/DGAC comunicará a Operaciones del Operador la autorización de la extensión del horario de operación del AIMS.
- 2.4. Una vez aprobada la autorización por parte de la Autoridad Aeronáutica, el Supervisor de Operaciones coordinará con el Supervisor de los Servicios de Tránsito Aéreo para la emisión del NOTAM respectivo.
- 2.5. El representante de la compañía se asegurará que la solicitud haya sido aprobada por la DGAC y tenga las sumillas del Supervisor de Operaciones/DGAC y de Operaciones del Operador y entregará una copia a Organismos Gubernamentales, CORPAQ y Facilitadores para conocimiento.
- 2.6. Oscar 1 asignará el PIT de estacionamiento respectivo, y coordinará con el personal de mantenimiento de la compañía encargado de recibir la aeronave. El representante de la aerolínea se encargará de comunicar a CORPAQ, Migración y Aduana la hora de llegada de la aeronave.

3. CUANDO SE TRATE DE UN VUELO PRESIDENCIAL

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<p>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</p>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

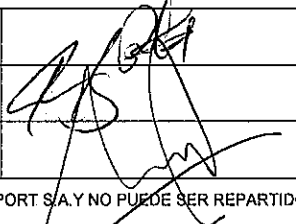

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 003	PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN ENTRE LA JEFATURA DE AEROPUERTO DGAC Y EL OPERADOR PARA LA EXTENSIÓN DEL HORARIO DE OPERACIÓN DEL AIMS, CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS Y CIERRE DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- 3.1. El Supervisor de Operaciones/DGAC recibirá de la Autoridad Aeronáutica la disposición de extensión del horario de operación del aeropuerto Mariscal Sucre para atender la salida o entrada de un Vuelo Presidencial.
- 3.2. El Supervisor de Operaciones/DGAC coordinará con las dependencias involucradas e informará al Jefe de Aeropuerto de Turno del Operador y al Supervisor de Seguridad CORPAQ para que se tomen las acciones pertinentes.
- 3.3. Operaciones y AIS/DGAC coordinarán acerca de la emisión del NOTAM según la hora de llegada y/ o salida del Vuelo Presidencial.


4. PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

El COCC al recibir la notificación de Meteorología DGAC que informa las condiciones de baja visibilidad, luego de constatar la misma y en caso de mantenerse abierta las operaciones, tomará las siguientes medidas:

- a. Informar al inspector de turno de Seguridad CORPAQ para que restrinja el ingreso de vehículos de superficie y personal al Área de Movimiento.
- b. Asegurarse que todo el personal de mantenimiento que se encuentre en el Área de Maniobras evacue y deje los emplazamientos balizados.
- c. Verificar que las áreas sensibles del ILS no tengan obstáculos.
- d. Notificar la condición de baja visibilidad a:
 - Torre de Control una vez completadas las comprobaciones
 - SSEI
 - Jefe de Aeropuerto de Turno
 - Asegurarse que todos los vehículos que están circulando en el Área de Movimiento tengan encendido el faro guía y adicionalmente las luces intermitentes de estacionamiento

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 003	PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN ENTRE LA JEFATURA DE AEROPUERTO DGAC Y EL OPERADOR PARA LA EXTENSIÓN DEL HORARIO DE OPERACIÓN DEL AIMS, CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS Y CIERRE DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- e. Una vez finalizada la condición, se restablecerán los servicios que fueron restringidos.
- f. O2 supervisará que las Compañías de Aviación suspendan el reabastecimiento de combustible, cuando se tenga una tormenta eléctrica sobre la estación.
- g. No permitirá el embarque o desembarque de pasajeros, mientras dure la tormenta eléctrica a menos que sea realizado a través de PBB.
- h. O2 realizará inspecciones para verificar el estado del Área de Movimiento, reportando las condiciones de la misma a Torre de Control.

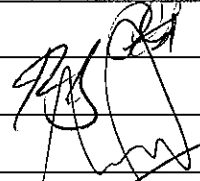

5. PROCEDIMIENTO

Causas para que se produzca cierre parcial o total del Aeropuerto:


- Falla en el suministro de energía eléctrica en la planta auxiliar que afecte a la iluminación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.
- Falla del sistema de iluminación en el Área de Movimiento del aeropuerto.
- Descargas eléctricas sobre el aeropuerto.
- Mantenimiento de la pista y calle de rodaje.
- Incidentes o accidentes producidos en el Área de Movimiento del AIMS.
- Mercancías peligrosas que puedan dañar a las personas o aeronaves.
- Inundación total o parcial del aeropuerto.
- Lluvias torrenciales.
- Cualquier otra situación que el caso amerite.

6. CUANDO SE REQUIERA CERRAR LAS OPERACIONES AÉREAS POR MANTENIMIENTO DE PISTA DURANTE HORARIO DE OPERACIÓN DEL AIMS.

- 6.1. En caso de un mantenimiento mayor de pista programado, el Operador deberá solicitar, con una antelación mínima de 48 días hábiles, a la Autoridad Aeronáutica la emisión del NOTAM del cierre de las operaciones aéreas en el AIMS, puntualizando fechas y horas.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<p>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA</p>			

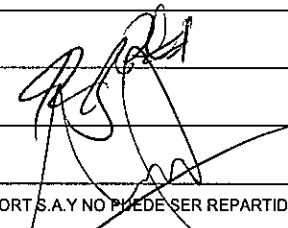

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO


	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 003	PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN ENTRE LA JEFATURA DE AEROPUERTO DGAC Y EL OPERADOR PARA LA EXTENSIÓN DEL HORARIO DE OPERACIÓN DEL AIMS, CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS Y CIERRE DE AEROPUERTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

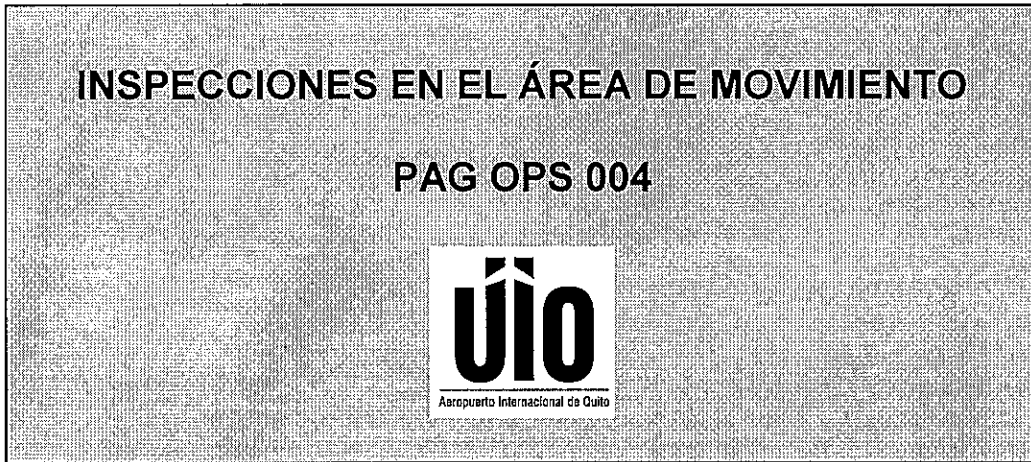
- 6.2. Para mantenimientos menores de pista, el Operador solicitará a la Autoridad Aeronáutica con 24 horas de anticipación la emisión del NOTAM de cierre de las operaciones aéreas.
- 6.3. La Autoridad Aeronáutica, previa revisión y confirmación de los documentos enviados, dispondrá la emisión del NOTAM respectivo.
- 6.4. AIS/DGAC será la oficina encargada de distribuir el NOTAM de cierre de las operaciones aéreas a todas las aerolíneas nacionales e internacionales y demás usuarios quienes darán estricto cumplimiento.
- 6.5. O2 coordinará con Torre de Control sobre los sitios que se van a cerrar en el aeropuerto, para realizar cualquier tipo de construcción o reparación para lo cual garantizará que la empresa que está realizando el trabajo, haya colocado balizas cónicas u otros dispositivos tanto en el día como en la noche, para que los pilotos de las aeronaves puedan visualizar el sitio del aeropuerto que se encuentra cerrado y notificará a la Torre de Control cuando la parte afectada del Área de Movimiento se abra a las operaciones aéreas de manera normal, mediante los procedimientos establecidos para el caso.
- 6.6. O2 debe estar físicamente presente para cerrar y abrir una parte del aeropuerto, así como reportar y registrar el cierre total o parcial en el "Registro de novedades" (Anexo 26 Operaciones).



7. FORMULARIO


Para la implementación y cumplimiento de éste procedimiento se aplicará el formulario contenido en el Anexo 15 Operaciones, el cual deberá ser solicitado en la oficina de Despacho de la Sección Operaciones/DGAC.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<p>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</p>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Establecer los procedimientos para realizar inspecciones en el Área de Movimiento del aeropuerto, con el fin de garantizar el buen estado de las superficies e instalaciones, en beneficio de la seguridad operacional en tierra.

2. CAMPO DE APLICACIÓN

Este procedimiento se aplicará para todas las inspecciones que se realizan en el Área de Movimiento.

3. RESPONSABILIDAD

La Gerencia de Operaciones a través de las Jefaturas de Operaciones y Mantenimiento y Logística.

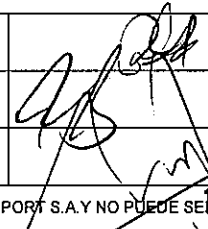

4. MATERIA


4.1. Disposiciones Generales

4.1.1. Se verificarán los siguientes ítems:

- Coeficiente de rozamiento
- Presencia y profundidad de agua
- Contaminación por caucho en pista
- Presencia de FOD
- Superficies pavimentadas
- Señalización
- Sistemas de iluminación
- Obstáculos

En casos emergentes se informará inmediatamente a Torre de Control y se coordinará con el personal de pavimentos para que disponga la inmediata limpieza del área afectada

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

utilizando todos los medios disponibles mecánicos y/o manuales. Las inspecciones del Área de Maniobras se realizarán en sentido contrario de la pista en uso.

4.2. Inspecciones del rozamiento y presencia de agua en la pista.

4.2.1. Realizar mensualmente durante la inspección del Área de Movimiento, la medición del coeficiente de rozamiento con la máquina medidora de fricción.

4.2.2. Informar a la Autoridad Aeronáutica trimestralmente, sobre los valores obtenidos en dicha medición. Si los valores se encuentran fuera de los parámetros aceptables de la tabla 4.1, se solicitará la emisión de un NOTAM según lo establecido en PAG OPS 002, numeral 4.2.10 para proceder a corregir esta deficiencia.

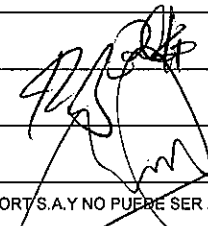

Tabla 4.1

REMOLQUE MEDIDOR DEL VALOR MU	PRESIÓN DEL NEUMÁTICO DE ENSAYO (kpa)	VELOCIDAD DE ENSAYO (km/h)	PROFUNDIDAD DEL AGUA (mm)	NIVEL MÍNIMO DE ROZAMIENTO PARA MANTENIMIENTO	NIVEL MÍNIMO DE ROZAMIENTO CON PISTA MOJADA
SARSYS TRAILER FRICTION TESTER	70	65	1,0	0,52	0,42
	70	95	1,0	0,38	0,26


4.3. Presencia y profundidad del agua en pista

4.3.1. Pista

- a. Durante y después de una precipitación de lluvia, el Asistente de Operaciones O2, realizará inspecciones de pista para verificar que no existan empozamientos o encharcamientos en la superficie y reportará inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica de su condición. Cuando exista presencia de agua en la pista se verificará su acumulación a lo largo del eje y 10 metros a cada lado del mismo, realizando una evaluación de la

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	



profundidad del agua y verificando si hay presencia de charcos que superen los 3mm de profundidad. Para el reporte se utilizará los siguientes términos:

- Húmeda: si la superficie acusa un cambio de color debido a la humedad.
 - Mojada: si la superficie está empapada pero no hay agua estancada.
 - Charcos de agua: si hay gran acumulación de agua visible.
 - Inundada: si hay una extensa superficie visible de agua estancada.
- b. Oscar 2 deberá registrar en fotografías, las áreas afectadas, para la posterior identificación y análisis.
- c. El Asistente de Operaciones deberá informar al Coordinador de Pavimentos, para que verifique personalmente las acumulaciones de agua y programe los trabajos que se requieran efectuar para corregir tal situación.
- d. Si se determina que la pista no presenta acumulaciones y el drenaje es eficiente, igualmente se informará a la Autoridad Aeronáutica de esa condición. De encontrarse que la pista está mojada se realizará una medición del nivel de fricción.

4.3.2. Calle de Rodaje

- a. Durante y después de una precipitación de lluvia, O2 realizará inspecciones a la calle de rodaje e intersecciones, para verificar que no existan empozamientos o encharcamientos en la superficie y reportará inmediatamente a Torre de Control de su condición.
- b. O2 debe registrar en fotografías las áreas afectadas para su posterior identificación y análisis.
- c. O2 debe informar al Coordinador de Pavimentos para que verifique personalmente las acumulaciones de agua y programe los trabajos que se requieren efectuar, para corregir tal situación.

4.3.3. Plataformas

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- a. Durante y después de una precipitación de lluvia, Oscar 2 realizará inspecciones de las plataformas, para verificar que no existan empozamientos o encharcamientos y reportará inmediatamente a Torre de Control de su condición.
- b. Oscar 2 debe registrar en fotografías, las áreas afectadas para su posterior identificación y análisis.
- c. O2 debe informar al Coordinador de Pavimentos para que verifique personalmente las acumulaciones de agua y programe los trabajos que se requieran efectuar, para corregir tal situación.

4.4. Contaminación por caucho en pista


- 4.4.1. Oscar 2 mensualmente realizará una prueba para medir el coeficiente de fricción, utilizando la máquina medidora para determinar los sitios de contaminación de caucho en la pista, basándose en las recomendaciones de la OACI (Ver tabla 4.1 de esta sección) y notificará al Coordinador de Pavimentos para realizar las correcciones en los casos que amerite.
- 4.4.2. O2 informará por escrito al COCC el coeficiente medido y/o corregido para que éste a su vez, reporte la condición a la Autoridad Aeronáutica, de conformidad a lo establecido en el numeral 4.2.2 de esta sección.

4.5. Presencia de FOD

- a. Para evitar la presencia de FOD (detritos) en el Área de Movimiento Oscar 2 realizará inspecciones diarias por toda el área, auscultando la existencia de cualquier objeto que pueda provocar daños a la estructura y motores de las aeronaves.
- b. Se realizará el barrido diario según programa que consta en MAN MNT 002 numeral 5.4.1 literal b y levantamiento de detritos, colocando los objetos encontrados en los "depósitos

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		

ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

de detritos" con los que cuenta cada vehículo del Operador, que circula por el Área de Movimiento.

4.5.2. Pista

- a. Se inspeccionará y se ejercerá control y limpieza de desprendimientos de carpeta asfáltica o piedras, restos o piezas del sistema de iluminación de pista y hierba producto del corte.
- b. En casos emergentes se informará inmediatamente a Torre de Control y se coordinará con personal de pavimentos, para que disponga la inmediata limpieza del área afectada, utilizando todos los medios disponibles, mecánicos y/o manuales.

4.5.3. Calle de Rodaje

- a. Se inspeccionará, controlará y limpiará los desprendimientos de carpeta asfáltica o piedras, restos o piezas del sistema de iluminación de calle de rodaje e intersecciones y presencia de detritos.
- b. En casos emergentes se informará inmediatamente a Torre de Control y se coordinará con personal de pavimentos, para que disponga la inmediata limpieza del área afectada, utilizando todos los medios disponibles, mecánicos y/o manuales.

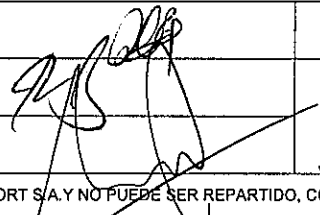

4.6. Frecuencia de las Inspecciones


Se realizarán cuatro diarias.

4.6.1 Primera Inspección

Se realiza una inspección minuciosa de todas las superficies de las plataformas y vía perimetral, poniendo énfasis especial en el cerramiento y las superficies asfálticas. La inspección se realiza entre las 09H00 y 11H00, la responsabilidad será de Oscar 2 con la presencia de una persona de pavimentos.

4.6.2 Segunda Inspección

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

Se realiza una inspección minuciosa de todas las superficies pavimentadas, áreas verdes y zonas de seguridad del Área de Maniobras. La inspección se realiza entre las 12H00 y 15H00, la responsabilidad será de Oscar 2 con la presencia de una persona de pavimentos.

4.6.3 Tercera Inspección

Se realiza el chequeo de los sistemas de iluminación del Área de Movimiento. La inspección se realiza entre las 20H00 y 21H00, la responsabilidad será de O2 con la presencia de una persona de Mantenimiento Eléctrico.

4.6.4 Cuarta Inspección (General)

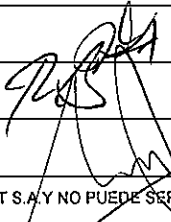

Se realiza una inspección minuciosa de toda la iluminación del Área de Movimiento y presencia de detritos en pista, a más de una verificación de los trabajos reportados en las 3 inspecciones anteriores. La inspección se realiza entre las 05H10 y 05H40, la responsabilidad será de Oscar 2, con la presencia de una persona de pavimentos y/o eléctrico.


4.7. Procedimientos de Inspección

4.7.1. Antes del ingreso a la pista o calle de rodaje, se debe:

- Solicitar autorización a Torre de Control para ingresar a la pista o calle de rodaje.
- Hacer una notificación de la entrada o salida de la misma y,
- Mantener escucha permanente a la frecuencia de superficie (121,9 MHz).

4.7.2. En el caso que durante una inspección, la Torre de Control disponga al equipo que despeje la pista, el vehículo debe salir inmediatamente y una vez que esté fuera de la pista, sobrepasando la señal de punto de espera en rodaje, notificará a Torre de Control que la pista está libre y permanecerá fuera de la misma hasta recibir nuevamente autorización.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.7.3. Para inspecciones de pista que requieran dos recorridos en un mismo sentido, el retorno se realizará desde fuera de la franja de la misma.

4.7.4. Una vez realizada la inspección al Área de Movimiento y elaborado el informe respectivo se procederá a informar a las dependencias correspondientes sobre el(los) daño(s) en las instalaciones, adjuntando el(los) formato(s) de los Anexos 30, 31, 32, 33 de Operaciones, la misma que se distribuye de la siguiente manera:



- ORIGINAL COCC
- COPIA 1 JEFATURA OPERACIONES DGAC
- COPIA 2 JEFATURA OPERACIONES QUIPORT
- COPIA 3 JEFATURA DE MANTENIMIENTO (Vía mail)
- COPIA 4 SSEI (Vía mail)
- COPIA 5 TORRE DE CONTROL (Copia en papel)


4.7.5. El Operador y sus dependencias tienen establecida la responsabilidad y la acción correctiva que tendrán que realizar, dependiendo del incidente o gravedad del daño reportado.

4.7.6. Si en el transcurso de la inspección al Área de Movimiento se encuentran anomalías peligrosas para las operaciones aéreas, la situación se notificará inmediatamente a Torre de Control, con la finalidad que el Control de Tránsito Aéreo pueda actuar de manera inmediata.

4.7.7. Si el equipo de inspección encuentra, piezas de aeronave o trozos de neumáticos, éste informa inmediatamente a la Torre de Control, con el objeto de que puedan adoptarse medidas de búsqueda del origen de lo encontrado y de acción de notificación del hecho, de la misma manera Oscar 2 en compañía de personal de la DGAC, realizará una inspección visual a las aeronaves que se encuentran en las diferentes plataformas para la notificación a la Jefatura de la DGAC.

4.8. Lista de verificación de inspección para mantenimiento eléctrico

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.8.1. Iluminación y Radio Ayudas del aeropuerto

a. Generales:

- Faro de aeródromo
- Reflectores plataforma (sistema de iluminación de plataforma)
- Marcadores de distancia
- Indicadores de PITs
- Luces pista
- Mangas de viento
- Luces de Calle de Rodaje

b. Iluminación y ayudas visuales RWY 35

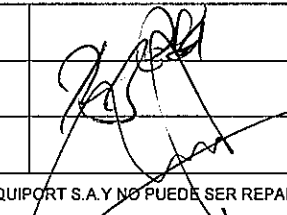

- Luces de aproximación
- SALS
- Reils y Rails
- Umbral
- Sistema PAPI
- Barra de ala


c. Iluminación y Ayudas Visuales RWY 17

- Luces de aproximación
- Umbral
- Reils
- Sistema PAPI

4.9. Lista de verificación de inspección de las superficies

4.9.1. Áreas pavimentadas

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN LA PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

a. Limpieza de pista:

Se observará el grado de contaminación en las áreas críticas de las tomas de contacto y eje de pista.

b. Desperfectos:

Se observará el comportamiento de sellos, fisuras, deterioro de capa de rodadura (deslizamientos), baches, hundimientos y ahuellamientos.

Luego de lluvia se debe identificar y marcar empozamiento de agua para trabajos posteriores de corrección.

Se verificará en los extremos de pista los daños causados por los chorros de los reactores en los sistemas de luces de aproximación, luces de umbral, barra de ala umbral 35 y limpieza general de la franja de seguridad de extremo de pista.

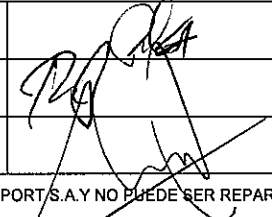

Cuando exista presencia de piezas de aeronaves o trozos de neumáticos, se informará inmediatamente a Torre de Control por la frecuencia DGAC y al Centro de Operaciones del Operador por la frecuencia de operaciones, para adoptar las medidas necesarias del caso.


4.9.2. Áreas verdes y zonas sensibles

- Desniveles entre las superficies pavimentadas y no pavimentadas.
- Estado general de la vegetación y crecimiento de la misma.
- Identificación de sitios de empozamiento de agua.
- Limpieza general del área.
- Depresiones en formación y ahuellamientos.

4.9.3. Sistema de evacuación de aguas lluvias

- Sistema de alcantarillado: pozos y cajas de revisión.
- Rejillas.
- Canales abiertos.
- Sistemas de drenajes.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAG OPS 004	INSPECCIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.9.4. Control de obstáculos

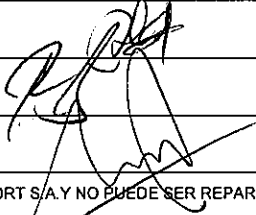

- a. Identificación de obstáculos en las Superficies Limitadoras de Obstáculos.
- b. Verificación de la visibilidad de los balizamientos.
- c. Control de la frangibilidad de los obstáculos dentro de las franjas de seguridad.


4.9.5. Señalización

- a. Pista.
- b. Eje y borde de pista.
- c. Eje y borde de calle de rodaje.
- d. Horizontal que identifiquen las vías de las calles de rodaje en las Áreas de Movimiento.
- e. Punto de espera en las pistas.
- f. Señalar el área crítica del ILS.

4.9.6. Otros


- a. Cerramiento perimetral.
- b. Presencia y eliminación de FOD en las Áreas de Maniobra y Movimiento.
- c. Drenajes en Áreas de Maniobra y Movimiento.
- d. Peligros relacionados con la fauna.
- e. Obstáculos en las zonas de influencia del ILS.

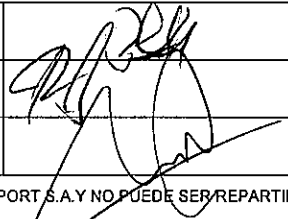
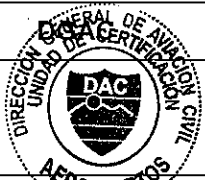
ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			


AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUENTES DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUENTES DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS DE CHEQUEO

PAL OPS 001



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUNTES DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Establecer el procedimiento del uso de puentes de embarque de abordaje (PBB) para asegurar su buen uso y cuidado en beneficio de todos los usuarios del aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (AIMS).

2. CAMPO DE APLICACIÓN

Este procedimiento se aplicará a toda persona que por la naturaleza de su trabajo deba operar un puente de embarque en el AIMS.

3. RESPONSABILIDAD

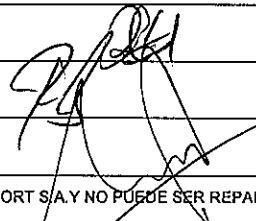

La responsabilidad de este procedimiento la tiene la Gerencia de Operaciones por medio de los Asistentes de Operaciones.


4. MATERIA

4.1. Antecedentes y disposiciones Generales

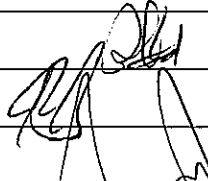

El Operador ha establecido que sea quien fuese el que opere los puentes de embarque debe cumplir con las siguientes disposiciones:


- 4.1.1. Únicamente las personas que cuenten con la identificación TCP, emitida por el Operador podrán acceder a los controles de los PBB.
- 4.1.2. En cada entrenamiento el Operador establecerá a un grupo de personas como "TOP TRAINERS" de cada empresa, los mismos que serán los únicos habilitados para entrenar a otras personas de las compañías aéreas y/o empresas de asistencia en rampa.
- 4.1.3. El Operador será el único autorizado para emitir certificados de "TOP TRAINERS", por medio de instructores especializados.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUNTES DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- 4.1.4. El operador del PBB, deberá dejar constancia escrita de cualquier novedad que se suscitara en estos durante su operación en la bitácora que existe en cada uno de ellos.
- 4.1.5. El operador del PBB es el responsable directo de todo lo que suceda con el PBB durante toda la operación (aproximación, acople, desacople y estacionamiento), por esto, cualquier daño que se produjera deberá ser investigado por una Comisión, la cual emitirá un informe y se establecerán las responsabilidades del caso. Durante el proceso investigativo, la TCP le será retirada al operador involucrado en el incidente, y éste acatará el dictamen de la Comisión, así como las sanciones establecidas para el efecto.
- 4.1.6. Es prohibido subir por las gradas de servicio cuando se este operando el PBB.
- 4.1.7. Es prohibido el ingreso de sillas de ruedas al puente de embarque antes de que la misma haya sido acoplada al avión, y, mientras estén desembarcando los pasajeros.
- 4.1.8. Es prohibido el operar los PBB cuando se encuentren bajo el efecto del alcohol, drogas o medicinas que provoquen somnolencia.
- 4.1.9. Cada operador de los PBB será el encargado de dejarlos ubicados en los sitios destinados para el estacionamiento una vez que termine su operación, caso contrario estarán sujetos a sanciones establecidas (CID OPS 004, numeral 6.15).
- 4.1.10. Las operaciones de los PBB deben estar sujetas a las normas y procedimientos descritos en los entrenamientos, los cuales han sido diseñados para facilitar su conducción y minimizar el riesgo de incidentes y/o accidentes y disminuir el desgaste del equipo. Por lo tanto, cualquier operación que no se ajuste a lo instruido por los certificadores, atentarán contra la seguridad de las personas, aeronaves, equipo y estará sujeto a sanciones. (CID OPS 004, numeral 6.15).
- 4.1.11. El Comité Interno resolverá cualquier discrepancia, falla y/o daño en los puentes de embarque y estará conformado por:

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUEBOS DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- a. Un representante del Operador que podrá ser: Gerente de Operaciones, Jefe de Operaciones o Jefe de Aeropuerto de Turno.
- b. Un representante de la aerolínea o empresa que operaba el puente de embarque que puede ser el Gerente de Aeropuerto de dicha empresa o quien lo subrogue.
- c. Un representante de QUIPORT.

4.1.12. El mantenimiento estará a cargo de la compañía contratada para el efecto, quien deberá contar con los equipos de comunicación adecuados (radios, celulares, busca personas, etc.) y al menos uno de estos equipos deberá estar ubicado en la oficina de Operaciones para facilitar la localización del personal en caso de emergencia. Datos generales, (Anexo 19 Operaciones).

4.1.13. Los personeros de puentes de embarque y salas de preembarque de la Corporación deberán realizar por lo menos un chequeo diario del funcionamiento de los puentes de embarque.

4.1.14. Cualquier inconveniente deberá ser reportado a la Jefatura de Operaciones.

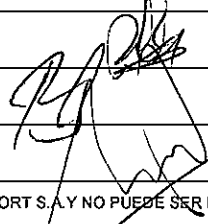

4.2. Responsabilidades de los operadores


4.2.1. Los operadores de los PBB deberán estar ubicados en la cabina de ésta por lo menos 8 minutos antes de la llegada del avión.

4.2.2. Cada vez que se vaya a utilizar un PBB, los operadores deberán pasar por la oficina de Operaciones del Operador para pedir la llave del puente de embarque.

4.2.3. El formulario "Hoja de chequeo de operación diario de mangas" (Anexo 20 Operaciones), será entregado, por el personal de puentes de embarque y salas de preembarque, previa a la verificación de la vigencia de la TCP.

4.2.4. Una vez finalizado el uso del puente de embarque, y este a su vez ubicado en la posición de parqueo, los operadores llenarán el formulario (Anexo 21 Operaciones) y luego de

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, REPRODUCIDO O SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUNTES DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

firmarlo lo entregarán al personal de puentes de embarque; la llave se entregará en la oficina de Operaciones del Operador.

4.2.5. En cada cambio de turno del personal de puente de embarque deberá tomar la "Hoja de chequeo de operación diario de mangas" (Anexo 20 Operaciones), y realizar una verificación física de la operación de cada puente de embarque y firmar la hoja.

4.3. Pasos a seguir para operar un puente de embarque

ACOPLE

4.3.1. Realizar una inspección visual:

- a. Área de plataforma
- b. Boggie

4.3.2. Encendido



- a. Colocar llave en interruptor (modo operar)
- b. Pulsar botón de encendido
- c. Verificación de luces


4.3.3. Prueba de los controles de mando

- a. Elevación
- b. Movimiento de Boggie
- c. Timbre
- d. Movimiento horizontal
- e. Canopy
- f. Nivelar piso

DESACOPLE

- a. Colocar dispositivo de seguridad (Safety Shoe)

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			



AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUNTES DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	


- Retirar zapato de seguridad.
- Después del embarque o desembarque cerrar la puerta del avión.
- Cerrar la puerta del puente de embarque.
- Colocar llave en interruptor.
- Desactivar el autonivelador y colocar modo operar.
- Levantar y retraer el Canopy.
- Retirar el PBB a 1 metro de la aeronave, elevar puente hasta nivel 80, retirar 3 metros más, girar cabina para visualizar ala y turbina de la aeronave y luego centrar la cabina; cada acción debe ser antecedida por una visualización externa de la PBB.
- Esperar confirmación de retiro total.
- Parquear el puente en lugar indicado, según la señalización.
- Apagar el puente y los accesorios.
- Entregar la llave a O3 o un personero de Operaciones

Nota: El acople y desacople deberá ser ejecutado por la misma persona.

4.4. Contingencia

- 4.4.1. En caso de que los PBB no puedan moverse de manera normal a causa de una falla del suministro de energía eléctrica o daño mecánico, el Operador del PBB deberá comunicarse con el Asistente de Operaciones quien deberá hacer las coordinaciones necesarias para realizar el desacople manual del PBB.
- 4.4.2. O3 estará a cargo de dar las instrucciones para el enganche del aparejo elaborado para el efecto a la mula de EMSA, a fin de proceder al desacople manual del PBB y la liberación de la aeronave, preservando siempre la integridad del avión y del PBB; dicho aparejo se encuentra en el vehículo de operaciones (O2).
- 4.4.3. Una vez liberado el avión, éste será remolcado hacia atrás y el PBB será ubicado en su posición normal cuando la energía eléctrica sea restablecida o cuando sea posible moverlo normalmente.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, O IMPRESO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUEBLOS DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.4.4. Debido a que este proceso toma algunos minutos, los operadores de los PBB, deberán firmar el registro y entregar las llaves del PBB una vez que han cerrado las puertas del avión.

4.5. Facturación por uso del puente de embarque

El detalle de facturación se encuentra en la Circular Dispositiva CID GO 001.

4.6. Proceso de certificación de entrenadores

4.6.1. Los certificadores presentarán un programa del procedimiento para el entrenamiento de su personal, una vez aprobado este documento deberán realizar una instrucción en presencia del certificador oficial del Operador y una vez concluido el curso teórico se autorizará el práctico. De no existir ninguna observación se le asignará un código al certificador de la compañía con el cual podrá certificar conductores de PBB de su empresa de una manera autónoma y bajo su responsabilidad. Deberán mantener un registro actualizado del personal que han entrenado y enviar una copia del mismo a la Jefatura de Operaciones.



4.6.2. Una vez completado el proceso de formación, deben enviar una carta a la Gerencia de Operaciones pidiendo la emisión de la TCP y señalando los siguientes datos:


- Nombres y apellidos del nuevo conductor de PBB.
- Compañía a la que pertenece y cargo.
- Aprobación del curso teórico y práctico con la firma del certificador.
- Fotocopia del TCP del certificador.

4.6.3. Los certificadores oficiales del Operador podrán en cualquier momento, auditar el registro de certificadores de compañías, auditar la operación de los conductores y los cursos, podrán retirar TCP en caso de mala operación por parte del operador.

4.6.4. Es responsabilidad de los certificadores del Operador:

- Llevar un registro de los certificadores y operadores de las Compañías.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			



AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUEBOS DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	


- b. Brindar cursos recurrentes cada año a los certificadores.
- c. Formar nuevos certificadores.
- d. Enviar actualizaciones sobre la operación de PBB.

4.7. Uso de las Salas de Preembarque

4.7.1. Área internacional

- a. El Aeropuerto cuenta con 6 salas de preembarque en el área Internacional, de las cuales 4 están ubicadas en la planta alta con conexión directa al corredor de puentes de embarque y dos ubicadas en la planta baja con acceso hacia la plataforma o, a su vez, en caso de necesidad podrán acceder a mangas haciendo uso de las gradas o del ascensor.
- b. Las salas de preembarque de la planta alta están numeradas en sentido sur-norte como A1, A2, A3 y A4 y las de la planta baja, en el mismo sentido pero como B1 y B2 y tienen una capacidad promedio para 180 pasajeros cada una. Todas las salas tienen conexión con el sistema CUS y tienen acceso a un sistema de altavoces para realizar cualquier tipo de anuncios.
- c. Las salas A3 y A4 cumplen con los requerimientos del TSA por lo que de preferencia serán destinadas al uso de aerolíneas que cubren rutas directas hacia los Estados Unidos (sin perjuicio de que sean usadas por las demás aerolíneas de acuerdo a la disponibilidad).
- d. Las Salas A1 y A2 son salas de uso más generalizado pudiendo ser utilizadas por cualquier aerolínea.
- e. Las salas de la planta baja son generalmente utilizadas por aerolíneas que, por el equipo que operan, no pueden conectarse con los puentes de embarque y tienen acceso directo a la plataforma para que sus pasajeros caminen o dependiendo de la ubicación del avión, utilicen los buses para su transporte hasta la aeronave.
- f. No podemos descartar la posibilidad de que por saturación o por motivos de fuerza mayor, una aerolínea cuyo avión se encuentra conectado al puente de embarque deba usar una de estas salas (B1 o B2) podrá acceder a la planta alta y de ahí a mangas utilizando el método ya mencionado en el numeral 4.7.1 literal a de ésta sección.
- g. Cabe mencionar que el manejo de las puertas de acceso desde las salas de embarque así como todas las puertas que están dentro del corredor de puentes de embarque,

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, REPRODUCIDO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUNTES DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

longitudinales y transversales, están a cargo del personal de CORPAQ, por medio de la TCA.



- h. Todas las Aerolíneas deberán coordinar con el personal de Operaciones del Operador para la asignación de las salas de embarque con la debida anticipación, debiendo aceptar la sala que les sea asignada.
- i. Una vez asignada la sala, la aerolínea está en su pleno derecho de realizar los procedimientos de seguridad y abordaje que crea conveniente, respetando las Regulaciones Aeroportuarias Nacionales e Internacionales.
- j. Una vez que ha finalizado el abordaje y la aeronave ha despegado, la aerolínea deberá abandonar la sala y retirar todas sus herramientas de trabajo, caso contrario se le deberá cargar los valores de finalización de uso de sala, mismo que será realizado por personal del Operador.
- k. Está prohibido dar servicio de cafetería en las salas de embarque salvo en casos de demora prolongada en los que se justifique plenamente el dar algún servicio.
- l. Todos los Gerentes de Aerolíneas cuentan con 2 TCA genéricas para que ellos o sus delegados puedan abrir las puertas de las salas de embarque y del corredor de mangas.


4.7.2. Área Nacional

El Aeropuerto cuenta con 4 salas de preembarque en el área Nacional, las cuales están numeradas como N1, N2, N3 y N4. Estas serán utilizadas dependiendo de la cantidad de pasajeros que haya en cada vuelo.

4.7.3. Uso de las salas en caso de demora

- a. En caso de que una aerolínea se encuentre demorada en su itinerario y se vea forzada a extender el uso normal de una sala de embarque, deberá advertir con la debida anticipación a la aerolínea afectada para que ésta programe su Plan de Contingencia y utilice alguna otra sala disponible, coordinando dicho movimiento a través del COCC.
- b. La Aerolínea que se encuentra con el vuelo demorado, previa coordinación con el COCC, deberá prestar las facilidades respectivas a la afectada para que permita el ingreso de sus agentes de tráfico y ellos realicen el proceso de abordaje, cierre, conciliación y transferencia del vuelo y pueda continuar el desarrollo normal de su operación.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUNTES DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	



- c. El personal de una aerolínea deberá abandonar la sala de embarque y permitir el acceso de la nueva aerolínea, una vez que su aeronave haya descolado.
- d. Está prohibido que el personal de una aerolínea o el de empresas de seguridad que prestan sus servicios a éstas, permanezcan en las salas de embarque cumpliendo actividades ajenas a sus funciones específicas.
- e. Una vez abordado el vuelo, y debido a problemas de fuerza mayor, sea necesario el desembarque de los pasajeros, la aerolínea tiene la posibilidad de volver a utilizar la misma sala de embarque que estaba utilizando según disponibilidad de la misma.
- f. Si la aeronave en cumplimiento de un vuelo internacional, ya ha descolado del aeropuerto y deba retornar, sus pasajeros serán considerados en tránsito, tomando en cuenta que ya fueron embarcados en el vuelo y deberán realizar el procedimiento de seguridad establecido, para lo cual se deberá coordinar con el personal de Seguridad de CORPAQ para que estos provean el personal necesario y pongan en funcionamiento el equipo de Rayos X ubicado en el extremo norte del corredor de mangas. En este caso la aerolínea deberá ser ubicada en otra sala de embarque.
- g. En caso de de vuelos nacionales los pasajeros deberán salir por el arribo nacional, y nuevamente hacer el procedimiento de seguridad de salida nacional.


4.8. Asignación de counters de chequeo de pasajeros

- a. Debido a la implementación del sistema CUS el área internacional y el sistema CUS y SEATS en el área nacional del aeropuerto, el área de counters tiene 50 posiciones en el área Internacional y 21 en el área nacional, las cuales cuentan con un sistema genérico que está enlazado con el sistema de cada aerolínea, si lo posee, o de lo contrario a través del sistema Seats al servidor local.

La compañía contratada, bajo responsabilidad de la Gerencia de Información y Tecnología del Operador realizará un chequeo diario aleatorio de cada posición de chequeo.

- b. Internacional

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 001	PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE PUEBLOS DE EMBARQUE, SALAS DE PREEMBARQUE Y COUNTERS
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

Debido a los itinerarios de las aerolíneas internacionales, se ha sectorizado el área en 3, con el objetivo de optimizar el uso equitativo de todas las posiciones, disminuyendo la congestión de usuarios en cada zona.

Existe una asignación base de counters la cual puede variar de acuerdo a las necesidades o en casos de contingencia, siempre en coordinación con O1. Anexo 35 Operaciones

c. Nacional

Para el área nacional por la demanda de posiciones, a cada aerolínea se le asignará de manera constante las posiciones de chequeo, quedando en libertad de cambiar esta planificación en cualquier momento, si la demanda así lo requiere.

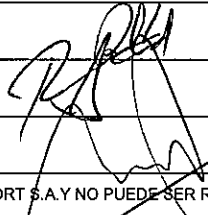

Adicionalmente existen 3 counters para chequeo de pasajeros sin equipaje, que pueden ser utilizados por cualquier aerolínea nacional, de acuerdo a la programación de vuelos.


O1 podrá cambiar la asignación de posiciones de chequeo para optimizar el uso de los mismos.

4.9. ELIMINADO

4.9.1. ELIMINADO

4.9.2. ELIMINADO



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 002	REGISTRO Y REPORTE DE NOVEDADES
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

REGISTRO Y REPORTE DE NOVEDADES

PAL OPS 002



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, REPRODUCIDO O TRANSMITIDO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 002	REGISTRO Y REPORTE DE NOVEDADES
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Mantener informado a todo el personal del COCC y en especial al personal de Asistentes de Operaciones que ingresan de turno, de las novedades existentes y ocurridas en el aeropuerto, a fin de que realicen un seguimiento de los eventos.

2. CAMPO DE APLICACIÓN

Este documento será aplicable para el Centro de Operaciones, Comunicaciones y Control del Operador.

3. RESPONSABILIDADES

La Gerencia de Operaciones a través de la Jefatura de Operaciones

4. MATERIA

4.1. Disposiciones Generales

4.1.1. Todas las disposiciones verbales o escritas y / o las novedades deben ser concisas y puntuales, las mismas que deben contener:

- a. Fecha y hora
- b. Persona que informa la novedad
- c. El texto de la novedad
- d. Persona que recepta la información

4.1.2. Todo el personal perteneciente a la Gerencia de Operaciones puede realizar un comentario en el Registro Diario de Novedades, siempre que lo amerite.

4.1.3. O1 es el responsable y tiene la obligación de realizar cada día por escrito el "Registro diario de novedades" (Anexo 26 Operaciones), además debe enviarlo por correo electrónico a los siguientes destinatarios:

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 002	REGISTRO Y REPORTE DE NOVEDADES
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- a. Jefatura de Operaciones.
- b. Coordinador de Operaciones.

4.1.4. O1 a más de incluir la novedad en el "Registro diario de novedades", si la situación lo amerita, tiene la obligación de reportar inmediatamente algún suceso al Jefe y/o Coordinador de Operaciones, dependiendo del caso.

4.1.5. O1 registrará las consignas o novedades en la forma existente, Anexo 26 Operaciones.

4.1.6. O1 en cada cambio de turno informará de todas las consignas y novedades al personal entrante.

4.1.7. Una vez al día, O1 del último turno recabará los datos más relevantes del "Registro diario de novedades" (Anexo 26 Operaciones) y realizará el "Resumen diario de novedades" (Anexo 27 Operaciones) que será enviado a la Gerencia de Operaciones.


4.1.8. O1, entre las 00H00 y las 05H00, es el responsable y tiene la obligación de realizar cada día, por escrito, el resumen diario de novedades para enviarlo por correo electrónico a los siguientes destinatarios:

- a. Gerencia de Operaciones.
- b. Jefatura de Operaciones.
- c. Coordinador de Operaciones.
- d. Jefe de Aeropuerto de Turno.

4.1.9. O1 en caso de que no existieran consignas y/o novedades en la forma prescrita (Anexo 26 Operaciones), deberá reportar "SIN NOVEDAD" (s/n).

4.1.10. El original del "Registro diario de novedades" y "Resumen diario de novedades" serán archivados en el Centro de Operaciones, Comunicaciones y Control.

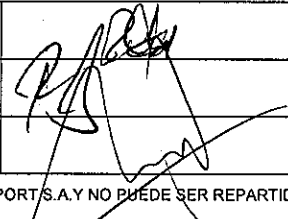

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, MODIFICADO O SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			


AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 002	REGISTRO Y REPORTE DE NOVEDADES
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.2. Información que se debe registrar

4.2.1. O1 en el Registro Diario de Novedades incluirá la siguiente información:

- a. Consignas o disposiciones administrativas verbales, escritas o enviadas por correo electrónico.
- b. Todo tipo de emergencias (sabotaje, interferencia ilícita a una aeronave, amenaza de bomba, etc.)
- c. El motivo de los adelantos, demoras y/o cancelaciones de vuelos itinerantes.
- d. Reportes de mantenimiento mayor en el Área de Movimiento.
- e. Daños a terceras personas que sean reportados al COCC.
- f. Datos de los documentos facturados a Vuelos Ocasionales, las compañías de servicios conexos que atienden a estos y el nombre de la persona a quien se le entrega el documento.
- g. Datos de los documentos facturados (Formulario de Credencial Operativa Vehicular Provisional COVP) a los diferentes vehículos que necesitan ingresar a las instalaciones del AIMS. (Anexo 40 Operaciones)
- h. Cierre parcial o total del aeropuerto, con el motivo respectivo. Para el caso de mínimos meteorológicos, deberá registrarse las condiciones meteorológicas vigentes, la hora y llenar el "Formato de cierre de aeropuerto". (Anexo 37 Operaciones).
- i. Actividades o cambios significativos que afecten de una o de otra manera la operación normal en el AIMS. (falta de agua, luz, etc. en las instalaciones).
- j. Quejas recibidas.
- k. Cualquier evento que atente contra las políticas y normas dispuestas por la Gerencia y/o Gerencia de Operaciones de esta corporación.
- l. Cualquier otra información que O1 considere significativa.

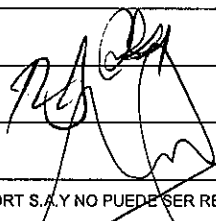

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 003	PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA CALLE DE ACCESO Y PLATAFORMA ORIENTAL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

PROCEDIMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE LA CALLE DE ACCESO Y PLATAFORMA ORIENTAL

PAL OPS 003



ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 003	PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA CALLE DE ACCESO Y PLATAFORMA ORIENTAL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

1. OBJETIVO

Normar y regular la operación de aeronaves clase B que operan en la calle de acceso, plataforma, y vías de circulación oriental del AIMS, con acceso directo a la pista activa.

Con el objetivo de garantizar y agilizar la operación segura a la salida o llegada de aeronaves.

2. CAMPO DE APLICACIÓN

Hangares, plataforma de maniobras, calle de acceso, pista activa y calle de rodaje del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

3. RESPONSABILIDAD

Tripulación al mando de la aeronave, Torre de Control, oscar 1 a través del sistema CCTV y personal de apoyo de mantenimiento de la aerolínea.

4. MATERIA


4.1. SALIDA

4.1.1. Las aeronaves se encontrarán parqueadas al interior de los hangares de cada empresa y serán preparadas para el vuelo por personal de mantenimiento calificado en cada tipo de aeronave o por su propia tripulación.

4.1.2. Este mismo personal será encargado de remolcar la aeronave hacia la plataforma y será ubicada de forma perpendicular al hangar y enfilada hacia la calle de acceso a la pista.

4.1.3. La tripulación procederá a realizar el briefing del caso y ya con los ocupantes a bordo y puertas de la aeronave cerrada se comunicará con Quito-Superficie a través de la frecuencia VHF 121.9 Mhz a fin de obtener las condiciones meteorológicas y la activación del plan de vuelo presentado.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA.			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 003	PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA CALLE DE ACCESO Y PLATAFORMA ORIENTAL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.1.4. Posteriormente solicitará autorización para encendido de motores y una vez finalizada esta secuencia, solicitará autorización para iniciar rodaje hasta el punto de espera de la vía de acceso o, si es el caso y previo al correspondiente permiso de Torre de Control cruzará la pista activa de inmediato hasta la calle de rodaje por la intersección E, o cualquier otra intersección que el Control de Torre estime conveniente, y de ahí a la cabecera de la pista en uso (35 ó 17).

4.1.5. El personal de mantenimiento debe colocar balizas a ambos lados de la calle de acceso con el fin de bloquear la circulación de vehículos por la vía perimetral al momento de que la aeronave cruce dicha vía.

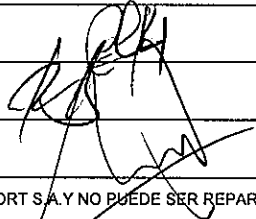

4.1.6. Finalmente, y ya en la calle de rodaje, la tripulación se contactará con Quito-Torre a través de la frecuencia VHF 118.1 Mhz para recibir instrucciones sobre la secuencia de despegue y demás detalles propios de la operación.

4.1.7. La tripulación deberá extremar las precauciones, sobre todo en el cruce de la pista, realizando, a demás de haber recibido la autorización por parte de Quito - Torre, una verificación visual de ambos lados de la pista y las respectivas trayectorias de despegue y aterrizaje.

4.2. ARRIBO PISTA 35

4.2.1. Una vez aterrizada la aeronave y debido a la poca distancia de aterrizaje requerida para esta (aprox. 4500 pies), la tripulación solicitará autorización a Quito-Torre, a través de la frecuencia VHF 118.1Mhz, para conducir la aeronave directamente hacia la calle de acceso a la plataforma.

4.2.2. Obtenida esta autorización deberá evacuar la pista hacia la derecha, por dicho acceso, y de allí al hangar de cada empresa.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 003	PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA CALLE DE ACCESO Y PLATAFORMA ORIENTAL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

- 4.2.3. El personal de mantenimiento deberá colocar balizas a ambos lados de la calle de acceso con el fin de bloquear la circulación de vehículos por la vía perimetral al momento de que la aeronave cruce dicha vía.
- 4.2.4. Una vez estacionada la aeronave en plataforma y apagados los motores abrirá puertas y permitirá el desembarque de los ocupantes y tripulación, para que finalmente sea el personal de mantenimiento el encargado de remolcar la aeronave hacia el interior del hangar y realicen los trabajos rutinarios de mantenimiento que se requiera.
- 4.2.5. El personal de mantenimiento deberá cerciorarse que la aeronave se encuentra con el freno de estacionamiento y los respectivos tacos hasta el siguiente movimiento de la aeronave
- 4.2.6. Terminada la operación el personal de mantenimiento de la aerolínea retirará los conos de seguridad para dejar la vía perimetral habilitada.

4.3. ARRIBO PISTA 17

- 4.3.1. Una vez aterrizada la aeronave la tripulación solicitará autorización a Quito-Torre, a través de la frecuencia VHF 118.1Mhz, el abandono de la pista activa por la intersección más cercana.
- 4.3.2. Posteriormente y ya en frecuencia Quito-Superficie VHF 121.9Mhz, solicitará autorización para dirigirse a plataforma oriental. Para esto circulará por la calle de rodaje en sentido sur-norte y solicitará autorización para cruzar la pista por la intersección E, o la intersección que el Control de Superficie estime conveniente.
- 4.3.3. Sin embargo de obtener dicha autorización, la tripulación deberá extremar las precauciones realizando además de haber recibido la autorización por parte de Quito-Superficie, una verificación visual de ambos lados de la pista y las respectivas trayectorias de despegue y aterrizaje.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO, MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 003	PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA CALLE DE ACCESO Y PLATAFORMA ORIENTAL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.3.4. El personal de mantenimiento debe colocar balizas a ambos lados de la calle de acceso con el fin de bloquear la circulación de vehículos por la vía perimetral al momento de que la aeronave cruce dicha vía.

4.3.5. Una vez estacionada la aeronave en plataforma y apagados los motores abrirá sus puertas y permitirá el desembarque de los pasajeros y tripulación, para que el personal de mantenimiento se encargue de remolcar la aeronave hacia el interior del hangar y realicen los trabajos rutinarios de mantenimiento que se requiera.

4.3.6. El personal de mantenimiento deberá cerciorarse que la aeronave se encuentra con el freno de estacionamiento y los respectivos tacos hasta el siguiente movimiento de la aeronave

4.3.7. Terminada la operación personal de mantenimiento de la aerolínea retirará los conos de seguridad para dejar la vía perimetral habilitada

4.4. RESTRICCIONES

En todos los casos está prohibido el ocupar la plataforma oriental como área de mantenimiento o parqueo de aeronaves. Esta área está destinada exclusivamente para maniobrar la aeronave en su proceso de despacho o recepción. Dicha área deberá permanecer siempre limpia y libre de materiales, obstáculos o líquidos que puedan poner en riesgo la operación propia o de cualquier otro usuario.


4.5. INGRESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS A PLATAFORMA ORIENTAL

En vista que la plataforma oriental está ubicada en un sector restringido, es necesario implementar los siguientes requerimientos y procedimientos:

4.5.1. REQUERIMIENTOS

4.5.1.1. Debe obtenerse una COV, para el vehículo, tal como está regulado en el Manual de Operaciones.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A.Y NO PUEDE SER REPARTIDO. COPIADO O MODIFICADO SIN PREVIA AUTORIZACION ESCRITA			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 003	PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA CALLE DE ACCESO Y PLATAFORMA ORIENTAL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

4.5.1.2. El conductor o conductores del vehículo, deben obtener la correspondiente CCA, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Operaciones.

4.5.1.3. El otorgamiento de la TCA como las autorizaciones de ingreso del personal de los explotadores y pasajeros, estarán sujetas a lo establecido en las partes correspondientes del Anexo 17 OACI, Programa Nacional de Seguridad, Programa de Seguridad de Aeropuerto y programa de Seguridad de cada explotador aprobado por la DGAC.

4.5.2. PROCEDIMIENTO

4.5.2.1. El ingreso y salida del vehículo, será exclusivamente por la puerta No. 1 (ingreso al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios).

4.5.2.2. El punto de inspección de seguridad (puerta No. 1) debe realizar la verificación del vehículo y personas a bordo, de acuerdo a los procedimientos establecidos de seguridad:



- a. Verificación de CCA del conductor y la COV del vehículo
- b. El personal de seguridad de CORPAQ designado a ese punto, realizará la inspección y verificación del vehículo y personas a bordo de acuerdo con los procedimientos de seguridad establecidos.


4.5.2.3. El único tramo autorizado para el traslado de pasajeros está comprendido entre la puerta No. 1 y la parte sur de la plataforma oriental.

4.5.2.4. Exclusivamente para temas operacionales (Plan de vuelo, peso y balance, etc.) el vehículo y conductor del explotador obtendrá las autorizaciones para la circulación al interior del AIMS.

4.5.2.5. Es responsabilidad total del explotador la notificación de todo vuelo doméstico y/o internacional a las Autoridades de Control del Aeropuerto, Aduana y Migración, tanto para arribo y llegada.



4.5.2.6. El embarque y desembarque de pasajeros se sujeta a los controles de Seguridad Aeroportuaria Migración y Aduana de ser el caso.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O COMUNICADO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA.			

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE QUITO			
 <small>Quito International Airport</small>	NOMBRE DEL DOCUMENTO	PAL OPS 003	PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA CALLE DE ACCESO Y PLATAFORMA ORIENTAL
	VERSIÓN	VERSIÓN 1	ENMIENDA 1
	FECHA	08/05/2007	
	RESPONSABLE	GERENCIA OPERACIONES	

5. RESTRICCIONES Y PROHIBICIONES

- 5.1. No habrá autorización para traslado de pasajeros desde la puerta No. 1 o hangar hacia los edificios del Terminal.
- 5.2. En caso de activarse el PEA (Plan de Emergencia del Aeropuerto), el movimiento de personas y vehículos queda suspendido.
- 5.3. Para pasajeros que no sean habituales, los explotadores del servicio deberán coordinar su ingreso y/o salida, con CORPAQ Seguridad, con copia al Jefe de Seguridad ADC&HAS.

ELABORADO POR	Gerente de Operaciones		
REVISADO POR	Director de Aeropuerto		
APROBADO POR	Presidente		
<small>ESTE DOCUMENTO ES DE EXCLUSIVA PROPIEDAD DE CORPORACIÓN QUIPORT S.A. Y NO PUEDE SER REPARTIDO, COPIADO O REPRODUCIDO SIN PREVIA AUTORIZACIÓN ESCRITA</small>			